Capitão do Mato. Ilustração extraída da obra *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, de Johann Moritz Rugendas.

Página anterior

A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos

A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807 – 1869

. . . .

Coleção Biblioteca Básica Brasileira

A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos

Leslie Bethell

Tradução de

Luís A. P. Souto Maior

Brasília – 2002

COLEÇÃO BIBLIOTECA BÁSICA BRASILEIRA

O Conselho Editorial do Senado Federal, criado pela Mesa Diretora em 31 de janeiro de 1997, buscará editar, sempre, obras de valor histórico e cultural e de importância relevante para a compreensão da história política, econômica e social do Brasil e reflexão sobre os destinos do país.

COLEÇÃO BIBLIOTECA BÁSICA BRASILEIRA

A Querela do Estatismo, de Antônio Paim
Minha Formação (2ª edição), de Joaquim Nabuco
A Política Exterior do Império (3 vols.), de J. Pandiá Calógeras
Capítulos de História Colonial, de Capistrano de Abreu
Instituições Políticas Brasileiras, de Oliveira Viana
Deodoro: Subsídios para a História, de Ernesto Sena
Presidencialismo ou Parlamentarismo?, de Afonso Arinos de Melo Franco e Raul Pila
Rui – o Estadista da República, de João Mangabeira
Eleição e Representação, de Gilberto Amado
Dicionário Biobibliográfico de Autores Brasileiros, organizado pelo Centro de Documentação do Pensamento Brasileiro
Observações sobre a Franqueza da Indústria, do Visconde de Cairu
A renúncia de Jânio, de Carlos Castello Branco
Joaquim Nabuco: revolucionário conservador, de Vamireh Chacon
Oito Anos de Parlamento, de Afonso Celso
Pensamento e Ação de Rui Barbosa, seleção de textos pela Fundação Casa de Rui Barbosa
História das Idéias Políticas no Brasil, de Nelson Nogueira Saldanha
A Evolução do Sistema Eleitoral Brasileiro, de Manuel Rodrigues Ferreira
Rodrigues Alves: Apogeu e Declínio do Presidencialismo (2 volumes), de Afonso Arinos de Melo Franco
O Estado Nacional, de Francisco Campos
O Brasil Social e outros Estudos Sociológicos, de Sílvio Romero

Projeto Gráfico: Achilles Milan Neto

Congresso Nacional
Praça dos Três Poderes s/nº – CEP 70165-900 – Brasília – DF
CEDIT@cegraf.senado.gov.br
Http://www.senado.gov.br/web/conselho/conselho.htm

. . . .

Bethell, Leslie.
A Abolição do comércio brasileiro de escravos / Leslie Bethell; tradução de Luís A. P. Souto Maior. -- Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.
478 p. : il.-- (Coleção biblioteca básica brasileira)

1. Tráfico de escravos (1549-1850), Brasil. 2 Abolicionismo (1630-1888), Brasil. I. Título. II. Série.

CDD 380.1440981

. . . .

Ele [Brasil] precisa de mão-de-obra barata...o africano é o trabalhador mais barato de todos...nós nos comprometemos a impedi-lo de obter tal mão-de-obra. É possível dois estados serem mais completamente envolvidos por qualquer questão?

James Hudson, recentemente ministro britânico no Rio de Janeiro, em setembro de 1852

Duas correntes irreconciliáveis ... a primeira levou-nos à África em busca de escravos para satisfazer as necessidades crescentes do nosso desenvolvimento agrícola ... a Segunda ... afastou-nos da África por causa da insistência inglesa na abolição do ... comércio de escravos ... Este conflito entre necessidades nacionais e exigências inglesas foi a verdadeira essência da nossa história durante os primeiros cinqüenta anos do século XIX.[*]

José Honório Rodrigues, *Brasil and Africa* (1965), pág. 115

* Traduzido do texto ingês (N. T.).

PARA VALERIE

Sumário

. . . .

Prefácio

Durante 300 anos, do começo do século XVI ao do século XIX, o comércio transatlântico de escravos – a migração forçada de africanos para trabalhar como escravos nas plantações e nas minas das colônias britânicas, francesas, espanholas, portuguesas e holandesas na América do Norte e do Sul e no Caribe – foi praticado, legalmente e em escala sempre crescente, pelos mercadores da maior parte dos países da Europa Ocidental e seus congêneres coloniais, com a ajuda e a cumplicidade de intermediários africanos. Na verdade, até a segunda metade do século XVIII, quando (numa estimativa conservadora) 70-75.000 escravos estavam sendo transportados anualmente através do Atlântico, raramente uma voz se levantou contra tal prática. Em 25 de março de 1807, entretanto, depois de uma longa e amarga luta dentro e fora do Parlamento, foi declarado ilegal para súditos britânicos (e na ocasião, durante as guerras napoleônicas, pelo menos metade do comércio estava em mãos

britânicas) comerciar com escravos depois de 1º de maio de 1808: oposição ao comércio de escravos por motivos morais ou intelectuais tinha ganho impulso durante os vinte anos anteriores e a mudança das condições econômicas, que em alguma medida diminuiu a importância das colônias das Índias Ocidentais para a economia britânica, para as quais o comércio de escravos era de importância vital, criando ao mesmo tempo novos grupos de interesses desvinculados daquelas colônias e até hostis a elas, tinham grandemente facilitado a abolição daquele tráfico. Encorajado por esse sucesso, o movimento abolicionista britânico passou a pressionar o governo britânico a ir mais longe na expiação da culpa da própria Grã-Bretanha e usar todos os meios ao seu dispor para persuadir outras nações, "moralmente inferiores", a seguir o seu exemplo. (Na época, só a Dinamarca, por um decreto real de 1792, que entrou em vigor em 1804, e os Estados Unidos, pela lei de 2 de março de 1807, que entrou em vigência em 1º de janeiro de 1808, já tinham proibido o tráfico.) Além de considerações morais, havia sólidas razões econômicas para a Grã-Bretanha seguir tal política. Com os plantadores de açúcar das Índias Ocidentais britânicas privados da sua oferta regular de mão-de-obra barata, era importante que os seus rivais, especialmente aqueles em Cuba e no Brasil, que já gozavam de muitas vantagens sobre eles, fossem colocados em pé de igualdade pelo menos a este respeito. E se o continente africano devia ser aberto como um mercado para produtos manufaturados e uma fonte de matérias-primas (além de ser "civilizado" e "cristianizado"), como muitos na Grã-Bretanha tinham a esperança, era essencial que todo esforço fosse feito para levar o comércio de escravos à total destruição. Foi assim que, por mais de meio século depois de a própria Grã-Bretanha ter abolido o comércio de escravos, e especialmente do fim das guerras

napoleônicas, em 1815, ao começo da guerra da Criméia, em 1853, – um período quase ininterrompido de paz, estabilidade e preeminência britânica nos assuntos internacionais – sucessivos Ministros do Exterior britânicos, especialmente George Canning (1807-9, 1822-7), Lorde Castlereagh (1812-22), Lorde Aberdeen (1828-30, 1841-6) e, sobretudo, Lorde Palmerston (1830-34, 1835-41, 1846-51), dedicaram muito do seu tempo e energia a assegurar a abolição internacional do comércio de escravos africanos. Por meio de "uma mistura judiciosa de intimidação e suborno" (para usar a expressão de Sir Charles Webster), foram feitos exaustivos esforços para persuadir e coagir os estados europeus, americanos e africanos que mantinham um interesse naquele comércio a fazerem acordos de abolição com a Grã-Bretanha, para introduzir e aplicar a sua própria legislação contrária ao comércio de escravos e para permitir à marinha britânica policiar áreas de comércio de escravos dos dois lados do Atlântico. A tarefa provou não ser fácil: poucas outras nações compartilhavam os recém-adquiridos sentimentos abolicionistas da Grã-Bretanha e, para algumas, estavam em jogo interesses vitais. Além do mais, ressentiam-se profundamente da interferência britânica nos seus assuntos internos. Só a partir da segunda metade da década de 1830 o comércio de escravos foi proibido por todos os principais estados americanos e europeus. Mesmo então, um comércio que durante séculos tinha sido o principal sustentáculo da "economia atlântica" e intimamente ligado a poderosos interesses na Europa, África e Américas não seria prontamente suprimido. Durante a década de 1840 o comércio transatlântico de escravos provavelmente alcançou o seu ponto mais alto de todos os tempos. E dois dos ramos mais importantes desse comércio – o brasileiro (ilegal desde 1830) e o cubano (ilegal desde 1820) – continuaram

ainda na segunda metade do século XIX. O comércio brasileiro de escravos foi finalmente esmagado em 1850-1 (embora uns poucos desembarques isolados de escravos provenientes da África tenham ocorrido até 1855); o comércio de escravos para Cuba foi finalmente terminado em 1865.

A história da abolição internacional e da supressão do comércio transatlântico de escravos no século XIX ainda está por ser escrita, embora W. L. Mathieson, Great Britain and the Slave Trade, 1839-1865 *(Londres, 1929) e Christopher Lloyd,* The Navy and the Slave Trade *(Londres, 1949), por exemplo, sejam trabalhos pioneiros úteis. Meu próprio objetivo foi oferecer, dentro de um quadro geral de referência, um estudo detalhado de um aspecto importante do assunto – a luta pela abolição do comércio de escravos para o Brasil. (Não foi meu objetivo escrever uma história do próprio comércio brasileiro de escravos nos seus estágios mais tardios e dominantemente ilegais, embora eu tenha sido compelido a fazer alguns cálculos, necessariamente tentativos, do seu volume.) Tentei responder a três perguntas básicas: primeiro, como o comércio brasileiro de escravos, um dos principais pilares da economia brasileira, chegou a ser declarado ilegal? (capítulos 1-2); segundo, por que, durante vinte anos, provou-se impossível suprimir o comércio, uma vez que ele tinha sido declarado ilegal? (capítulos 3-10); e terceiro, como ele foi finalmente abolido? (capítulos 11-12). Embora os esforços da Grã-Bretanha tenham necessariamente recebido a maior atenção, tentei olhar a questão do comércio de escravos tanto do ponto de vista brasileiro quanto do britânico, com o resultado de que o meu livro é, espero, uma contribuição tanto para a história brasileira quanto para a britânica. De maneira mais modesta, é também uma contribuição para a história portuguesa, já que, até 1822, o Brasil era uma colônia de Portugal, durante*

a década de 1830 o comércio ilegal de escravos para o Brasil continuou a ser praticado sob a bandeira portuguesa e a África lusitana manteve-se até o fim como o maior fornecedor de escravos para o Brasil. Mais importante talvez é um estudo sobre as relações anglo-brasileiras, que foram dominadas – e prejudicadas – pela questão do comércio de escravos durante trinta anos depois de o Brasil ter afirmado a sua independência de Portugal em 1822 – e na verdade, muito depois de o comércio ter sido suprimido (v. capítulo 13). Neste livro, limitei minha atenção ao comércio brasileiro de escravos. Minha intenção atual é escrever um segundo volume sobre a luta pela abolição da escravatura no Brasil, na segunda metade do século XIX.

É um prazer poder reconhecer aqui a minha grande dívida para com o Professor R. A Humphreys, que nos meus anos de estudante universitário, primeiro despertou meu interesse pela história latino-americana, que supervisionou de perto meu trabalho de pesquisa e treinamento pós-graduado como historiador e que me encorajou a escrever este livro. Gostaria também de mencionar Christopher Fyfe, que estimulou meu interesse pela história africana e o comércio de escravos, Kenneth Timings, que guiou os estágios iniciais da minha pesquisa no Public Record Office, e o Professor William Ashworth, que em mais de uma ocasião me deu apoio amigo quando eu perdia a esperança de jamais terminar o livro. Professor José Honório Rodrigues interessou-se pelo meu trabalho, ajudou-me de várias maneiras durante minhas visitas ao Brasil. Como todos os estudiosos das relações anglo-brasileiras, sou devedor do Professor Alan K. Manchester, cujo livro British Preeminence in Brazil: Its Rise and Decline, *inicialmente publicado em 1933, ainda é a mais notável contribuição ao assunto.*

Pela assistência financeira que me tornou possível passar dois períodos curtos de pesquisa e viagem no Brasil, desejo expressar minha gratidão ao Dr. Celso da Rocha Miranda, à Fundação William Waldorf Astor, à Sociedade Anglo-Brasileira, em Londres, ao Ministério das Relações Exteriores do Brasil e à Universidade de Bristol. Também desejo registrar minha gratidão aos funcionários das seguintes bibliotecas e arquivos: na Inglaterra, Public Record Office, British Museum, University of London Library, University College London Library, Institute of Historical Research, Leeds City Library e National Register of Archives; no Brasil, Arquivo Histórico do Itamarati, Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e Arquivo do Museu Imperial, Petrópolis. Pela permissão para consultar os Palmerston Papers no National Register of Archives, Londres, sou grato aos Trustees of the Broadlands Archives. Enquanto ensinava na Universidade de Bristol, doações do Colston Research Fund habilitaram-me a continuar minha pesquisa em Londres. Uma doação da Twenty-Seven Foundation facilitou a preparação final do manuscrito para publicação. A Sra. Doreen Nunn datilografou todo o manuscrito final – em circunstâncias difíceis. Minha maior dívida, entretanto, é para com minha mulher. Sem a sua ajuda e encorajamento constantes, este livro nunca teria visto a luz do dia: ela leu, criticou e datilografou sucessivos rascunhos e de alguma forma aprendeu a viver com ele – e comigo. Ela também leu as provas e ajudou a preparar o índice.

Rio de Janeiro, agosto de 1969.

LESLIE BETHELL

Abreviações

A. D. I.	Arquivo Diplomático da Independência
A. H. I.	Arquivo Histórico do Itamarati, Rio de Janeiro
A. M. I. P.	Arquivo do Museu Imperial, Petrópolis
A. N.	Arquivo Nacional, Rio de Janeiro
B. F. S. P.	*British and Foreign State Papers*
B. M. Add. MSS	Additional Manuscripts, British Mueum, Londres
F. O.	Foreign Office Arhives, Public Record Office, Londres
H. A. H. R.	*Hispanic American Historical Review*
P. P.	*Parliamentary Papers*
P. R. O.	Public Record Office, Londres
R. I. H. G. B.	*Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*

ORTOGRAFIA PORTUGUESA

Receio não ter sido possível evitar completamente inconsistências de ortografia e acentuação no uso do português. Em geral, preservei o "velho" português original ao citar livros, panfletos e jornais do século XIX (exceto no caso do bem conhecido *Jornal do Comércio*). Nomes de navios aparecem, naturalmente, na sua forma original. Nomes próprios foram, na maior parte dos casos, modernizados de acordo com a prática brasileira corrente.

∗ Na tradução, procurei respeitar a grafia das palavras portuguesas utilizada pelo autor na obra original (N.T.).

. . . .

Capítulo I

PRIMEIROS PASSOS RUMO À ABOLIÇÃO, 1807-1822

No começo do século XIX, quando a Grã-Bretanha lançou a sua cruzada contra o comércio transatlântico de escravos, não havia nenhuma nação mais profundamente envolvida na exportação, no transporte e na importação de escravos africanos do que Portugal. Embora o território africano efetivamente ocupado ou controlado pelos portugueses (que tinham sido os primeiros a descobrir e explorar o litoral da África três séculos e meio antes) se estendesse pouco além de umas poucas cidades, assentamentos e entrepostos comerciais fortificados dispersos ao longo da costa e das margens dos grandes rios, milhares de escravos eram anualmente exportados para o Novo Mundo a partir daquelas partes do continente africano reivindicadas pela coroa portuguesa como parte dos seus vastos domínios ultramarinos. Bissão e Cacheu, no que é hoje a Guiné Portuguesa, que eram governados desde as ilhas de Cabo Verde, já tinham tido o seu potencial de escravos virtualmente esgotado e os portugueses há muito tinham perdido para os ingleses, franceses, holandeses e dinamarqueses o seu monopólio de comércio na Costa da Mina (a linha de litoral ao norte do Equador e paralela a ele, que se estende do cabo de Palmas aos Camarões e compreende as Costas do Marfim, do Ouro e dos Escravos, às vezes

coletivamente conhecidas como Costa da Guiné). Mas retinham as ilhas de São Tomé e Príncipe, no golfo da Guiné, através das quais era exportado um grande número de escravos, e o entreposto fortificado de São João Batista de Ajudá, em Whidah, em Daomé, talvez o porto de escravos mais importante ao norte do Equador. Além disso, territórios portugueses ou reivindicados por Portugal ao sul do Equador – o Congo e Angola – constituíam uma das maiores áreas de oferta de escravos, e São Paulo de Luanda e São Filipe de Benguela (ambos em Angola), dois dos maiores portos de escravos na costa ocidental da África. Angola tinha ficado tristemente aquém da sua promessa econômica inicial e, desde meados do século XVII, suas exportações tinham sido quase exclusivamente de escravos; na verdade, o comércio de escravos tinha-se tornado a única atividade comercial importante da colônia e o imposto de exportação sobre os escravos respondia por até quatro quintos da receita pública. Desde meados do século XVIII, um número crescente de escravos tinha também sido transportado à volta do Cabo e através do Atlântico, a partir de colônias em Moçambique, na costa oriental da África, principalmente de Quelimane, Inhambane, Ibo e a própria ilha fortificada de Moçambique; ali também, o comércio de escravos tinha-se tornado o ramo de comércio mais bem sucedido e a maior fonte de receita pública.[1]

Do outro lado do Atlântico Sul, a apenas 35-50 dias de navio a vela desde a costa ocidental da Africa, a colônia portuguesa do Brasil era um dos maiores importadores de escravos africanos no Novo Mundo. Durante mais de dois séculos e meio, os portugueses na América, confrontados com o problema da *falta de braços,*[*] tinham estado na dependência do trabalho do escravo negro. (A mão-de-obra indígena era usada, particularmente nas áreas mais remotas e atrasadas do Norte e em São Paulo, mas o índio brasileiro não se prestava bem ao trabalho regular do campo. Além disso, no Brasil, como na América espanhola, a Igreja e o Estado tinham tradicionalmente – e ilogicamente – mostrado

1 Sobre o comércio de escravos na África portuguesa, ver, por exemplo, James Duffy, *Portuguese Africa* (Harvard, 1959), págs. 137, 142, 146; James Duffy, *A Question of Slavery* (Oxford, 1967), págs. 1-2; R. J. Hammond, *Portugal and Africa, 1815-1910* (Stanford, 1966) págs. 37-8, 42, 55-6, 68-9; Mabel V. Jackson, *European Powers and South-East Africa* (Londres, 1942), págs. 84-7, 188-9.

* Em português no original (N. T.).

mais preocupação com o bem-estar do indígena do que com o do africano; na verdade, durante os anos 1755-8, tinha sido finalmente proibido escravizar índios no Brasil.) Em quase todo o Brasil, a escravidão do negro era o aspecto mais característico tanto da cena rural como da urbana. Os portugueses tinham sido pioneiros, no Novo Mundo, na agricultura em larga escala das fazendas, e a escravidão era a pedra angular da economia e da sociedade nas fazendas. A indústria do açúcar, sobre a qual o Brasil fora originalmente construído, tinha sofrido um lento declínio desde a metade do século XVII, quando o virtual monopólio brasileiro do mercado de açúcar tinha sido quebrado pelas Índias Ocidentais britânicas e francesas, mas o açúcar permaneceu como o principal produto agrícola de exportação da colônia e grandes concentrações de escravos ainda se encontravam nas fazendas açucareiras (nos campos de cana, nas usinas e nas casas-grandes), por exemplo, no Recôncavo (a região litorânea fértil) da Bahia, em Pernambuco, na Baixada Fluminense (a faixa costeira do que é hoje o estado do Rio de Janeiro) e, num desenvolvimento mais recente, em São Paulo. Escravos também trabalhavam tanto nas fazendas de algodão do sudoeste do Maranhão e Pernambuco (o algodão representava 20% do valor das exportações do Brasil no começo do século XIX) como nas de tabaco e cacau da Bahia e Alagoas. No extremo sul – Rio Grande de São Pedro (Rio Grande do Sul) e Santa Catarina – empregavam-se escravos negros em escala considerável na criação de gado (para a produção de couro e carne-seca), na produção de cereais e na agricultura de subsistência. Havia também grande número de escravos empregados na agricultura de subsistência em Minas Gerais, onde as minas de ouro e diamante, que tinham prosperado durante a primeira metade do século XVIII, mas estavam então em declínio, tinham originalmente atraído para a área a mão-de-obra escrava. No Rio de Janeiro, capital do vice-reino desde 1763, na Bahia, a capital anterior, e, na verdade, em todas as cidades, de São Luís, no norte, a Porto Alegre e Pelotas, no sul, empregavam-se amplamente escravos como serviçais domésticos e *negros de ganho*[*] – escravos particulares que eram alugados a terceiros pelos seus senhores e recebiam salários – podiam ser encontrados trabalhando, por exemplo, como estivadores e carregadores nos portos, como

* Em português no original (N. T.).

carregadores de água e lixo, e até como pedreiros e carpinteiros. A Igreja – mosteiros, conventos e hospitais – possuíam escravos. O estado possuía e alugava escravos para a construção e manutenção de obras públicas.[2]

É impossível calcular com qualquer grau de precisão a população total do Brasil em 1800 ou a sua composição racial ou a proporção entre pessoas livres e escravos. Entretanto, uma estimativa razoável da população (excluídos os indígenas não convertidos, em número, talvez, de uns 800.000) pareceria situar-se entre 2 e 2,5 milhões. Dois terços, talvez três quartos, da população era de cor e entre um terço e metade eram escravos. Nas áreas de maior concentração de escravos – Bahia, Pernambuco, Minas Gerais, Rio de Janeiro – os escravos eram maioria.[3]

A população escrava do Brasil, como a de outras sociedades escravistas do Novo Mundo, tinha de ser recomposta regularmente através do comércio transatlântico de escravos. Uma razão era a taxa de mortalidade muito alta entre os escravos. Muitos não sobreviviam ao seu treinamento e aclimatação iniciais; outros morriam em conseqüência de uma dieta pobre, condições de vida insalubres e enfermidades (as senzalas eram especialmente sujeitas a epidemias de cólera e varíola). Mais importante, já que era considerado mais econômico "matar de trabalho" os escravos (pelo menos aqueles empregados no campo) e depois substituí-los por outros, muitos africanos morriam de maus-tratos e simples exaustão. Não se esperava que um escravo empregado no campo durasse indefinidamente. Ao mesmo tempo, a taxa de reprodução natural entre os escravos era extremamente baixa: havia em média oito homens para cada duas mulheres, as escravas mulheres não eram particularmente

2 Para a estrutura da economia e da sociedade brasileiras no fim do período colonial, ver, por exemplo, Caio Prado Júnior, *Formação do Brasil Contemporâneo* (5ª ed., São Paulo, 1957); tradução inglesa, The Colonial Background of Modern Brazil (Univ. of California Press, 1967), passim; Sérgio Buarque de Holanda (ed.), *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo I, vol. II, *A Época Colonial. Administração, Economia, Sociedade* (São Paulo, 1960), passim; Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil* (Rio de Janeiro, 1959); tradução inglesa, *The Economic Growth of Brazil* (Univ. of Califórnia Press, 1963), págs. 79-106.

3 O exame mais completo da evidência disponível sobre o tamanho, distribuição e composição racial da população brasileira no fim do período colonial encontra-se em Dauril Alden, "The Population of Brazil in the eighteenth century: a preliminary study", H. A. H. R xliii (1963), págs. 173-205. Ver também José Honório Rodrigues, *Brasil e África: outro horizonte* (2ª ed., Rio de Janeiro, 1964); trad. ingl., *Brazil and Africa* (Univ. of Calif. Press, 1965), págs. 52-4; Artur Ramos, *O Negro na Civilização Brasileira* (Rio de Janeiro, 1956), págs. 24-7.

fecundas e, dadas as condições em que ocorria a maior parte dos nascimentos, não era de surpreender que a mortalidade infantil fosse alta – mesmo para os padrões da época. Portanto, a importação de um número considerável de escravos da África era necessária apenas para manter a população escrava *existente* no Brasil. Em períodos de expansão econômica, suprimentos adicionais de mão-de-obra tornavam-se necessários – e no começo do século XIX a economia brasileira estava (ainda que apenas temporariamente) numa situação extraordinariamente saudável. O crescimento da população e o começo da industrialização e da urbanização na Europa Ocidental tinham aumentado a procura de alimentos (inclusive açúcar) e matérias-primas (especialmente algodão), ao mesmo tempo que acontecimentos políticos – as Guerras Revolucionárias Americanas, as Guerras Revolucionárias Francesas, as guerras napoleônicas e, não menos importante, o levante sangrento na ilha açucareira de Santo Domingo, no Caribe – tinham incapacitado muitos dos rivais econômicos do Brasil e elevado os preços mundiais de produtos tropicais. Mesmo as velhas áreas açucareiras do Nordeste foram temporariamente restauradas a uma situação semelhante à sua prosperidade anterior. Em contraste com as Índias Ocidentais britânicas, o Brasil tinha, disponível para cultivo quando a procura pelos produtos brasileiros era alta, abundância de terras férteis ainda inexploradas. A *falta de negros*[*] permanecia, entretanto, um problema constante, apesar do comércio interno de escravos das áreas em relativo declínio. Em conseqüência, mais escravos do que nunca – 15.000 a 20.000 por ano – eram importados pelo Brasil, principalmente para o Rio de Janeiro (na maioria de Angola, do Congo e de Moçambique) e Bahia (de Whydah e outros pontos da Costa da Mina), mas também para Pernambuco e Maranhão.[4]

Com toda a vida econômica do império ultramarino de Portugal na África e na América organizado em torno do comércio de escravos, o sentimento abolicionista era notavelmente fraco em todo o mundo luso-brasileiro. No passado, vozes isoladas tinham-se levantado contra os piores males associados à escravidão e ao tráfico de escravos: por

* Em português no original (N. T.).

4 Maurício Goulart, *Escravidão Africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico* (São Paulo, 1950), págs. 265-70. Durante o período colonial como um todo, é provável que o número de escravos importados pelo Brasil tenha alcançado três milhões.

exemplo, as do Padre Antônio Vieira (1608-97), o celebrado diplomata e publicista jesuíta, e André João Antonil (1649-1716), autor do famoso tratado *Cultura e Opulência do Brasil* (publicado em Lisboa em 1711), que passaram ambos a maior parte das suas vidas adultas no Brasil. Melhora, não abolição, tinha sido, entretanto, o seu objetivo. Na obra curiosamente intitulada *Etíope Resgatado, Empenhado, Sustentado, Corregido, Instruído e Libertado*, que foi publicada em Lisboa em 1758, Padre Manuel Ribeiro da Rocha, um padre laico nascido em Lisboa que tinha passado na Bahia boa parte da sua vida, foi mais longe e advogou o fim do comércio de escravos e a substituição gradual do trabalho escravo pela mão-de-obra livre no Brasil. Seu ponto de vista era, porém, claramente minoritário. Em 1761, a escravidão foi abolida em Portugal (e o transporte de negros para territórios fora do império português foi proibido), mas nenhuma medida foi ou poderia ser tomada para emancipar os escravos nos territórios ultramarinos de Portugal ou para abolir o comércio de escravos para o Brasil. A grande maioria dos portugueses brancos – fazendeiros, comerciantes, funcionários, até padres – era profundamente preconceituosa no tocante à questão da escravidão e do comércio de escravos, acreditando que os africanos nasceram para servir e que, através do comércio de escravos, eles tinham sido salvos da barbárie na África e apresentados aos benefícios da cristandade no Brasil.[5] Mesmo aqueles que entraram em contacto com as idéias progressistas do fim do século XVIII e, em particular, com os ataques que se faziam tanto à moralidade como à legalidade da escravidão, não podiam visualizar uma base alternativa para a vida econômica do império e se sentiam compelidos a defender o sistema e o comércio que o sustentava como males necessários que, no melhor dos casos, poderiam apenas ser reformados. Por exemplo, o Bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho (1742-1821), uma figura de proa do "iluminismo" português, identificava-se com os interesses dos proprietários de terras no Brasil e freqüentemente argumentava que tanto a escravidão como o comércio de escravos (ele descrevia este último como um "negócio legítimo" e uma "forma de comércio") eram indispensáveis para o desenvolvimento agrícola do

---

5 V. C. R. Boxer, *Race Relations in the Portuguese Colonial Empire, 1415-1825* (Oxford, 1963), págs. 101-21.

Brasil, onde a terra era abundante e a mão-de-obra escassa, e, portanto, para a prosperidade e segurança de Portugal e do império como um todo.[6]

Não é surpreendente que os primeiros apelos da Grã-Bretanha ao governo português em Lisboa para a abolição imediata do comércio transatlântico de escravos tenha caído em ouvidos moucos. Quando, em abril de 1807, menos de três semanas depois de a lei de abolição da própria Grã-Bretanha ter recebido a chancela real, Lorde Strangford, o ministro inglês junto à corte portuguesa, agindo por instruções de George Canning, secretário de Assuntos Estrangeiros britânico, instou os portugueses a seguirem o exemplo da Grã-Bretanha ou, no mínimo, a assegurarem que o comércio português se mantivesse dentro dos limites existentes, Antônio de Araújo Azevedo, ministro dos Negócios Estrangeiros português, respondeu que era "totalmente impraticável" para Portugal adotar quaisquer medidas para desencorajar, ainda mais abolir, o comércio de escravos.[7] Historicamente, entretanto, como resultado de tratados que vinham desde a metade do século XVII, a Grã-Bretanha gozava de uma relação especial, econômica e política, com Portugal e, por causa da enorme disparidade de riqueza e poder entre as duas nações, uma relação na qual a Grã-Bretanha desempenhava um papel claramente dominante. Além disso, mais para o fim do ano, a posição de semidependência de Portugal em relação à Grã-Bretanha se tornaria dramaticamente clara e, em conseqüência, esta última teve uma rara oportunidade de obter de Portugal uma primeira concessão, ainda que limitada, na questão da abolição. Em agosto de 1807, Napoleão deu um *ultimatum* a Dom João, o Príncipe Regente de Portugal, que governava no lugar de sua mãe demente, a rainha Maria I: ele devia fechar os seus portos aos navios ingleses, incluindo, portanto, Portugal no Bloqueio Continental que visava a destruir o comércio da Grã-Bretanha

---

6 J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho, *Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da Costa da Africa* (1798: 2ª ed., Lisboa, 1808). Ver também Sônia Aparecida Siqueira, "A escravidão negra no pensamento do bispo Azeredo Coutinho. Contribuição ao estudo da mentalidade do último Inquisidor", *Revista da História* (São Paulo), 56 (1963), págs. 349-65, 57 (1964), págs. 141-76.

7 Canning para Strangford, 15 de abril de 1807, citado em James Bandinel, *Some account of the trade in slaves from Africa* (Londres, 1842), pág. 126; Strangford para Canning, nº 31, 4 de junho de 1807, F. O. 63/54. O livro de Bandinel é um resumo inestimável dos papéis do Foreign Office sobre o comércio de escravos; o autor foi escrevente principal e superintendente do Departamento para o Comércio de Escravos do Foreign Office, 1819-45.

com a Europa, ou enfrentar uma invasão francesa. Ameaçando, de um lado, destruir a frota portuguesa no Tejo e apoderar-se das colônias de Portugal se ele cedesse, ao mesmo tempo em que, de outro, prometia renovar as obrigações existentes da Grã-Bretanha de defender a Casa de Bragança e os seus domínios contra ataques externos se ele resistisse, Lorde Strangford conseguiu pressionar Dom João a rejeitar o ultimato. Quando, em novembro, o General Junot marchou sobre Lisboa, a família real e a corte portuguesas, escoltados por quatro navios de guerra britânicos, procuraram refúgio do outro lado do Atlântico, no Brasil.[8] Em janeiro de 1808, Dom João desembarcou brevemente na Bahia, onde outorgou sua Carta Régia, que abria os portos do Brasil ao comércio de todas as nações amigas (o que na prática significava o comércio britânico). Em março, ele estava seguramente instalado no Rio de Janeiro, que inesperadamente se tornou a sede do governo e a capital do império português. Dom João estava agora, entretanto, totalmente dependente das tropas e armas britânicas para a defesa de Portugal contra os franceses e da marinha britânica para a proteção do Brasil e do resto do império ultramarino de Portugal. Assim, a Grã-Bretanha estava em posição de fazer a Portugal exigências que não podiam ser facilmente recusadas. Pela convenção secreta de outubro de 1807, já tinha sido estabelecido que, no caso de mudança da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, o preço da proteção britânica não seria apenas a abertura do Brasil (um mercado importante por si mesmo e uma conveniente porta dos fundos para a América espanhola) ao comércio britânico direto, num momento em que os produtos britânicos estavam sendo excluídos da Europa e ameaçados de exclusão na América do Norte, mas também a transferência de Portugal para o Brasil, por tratado, dos amplos privilégios comerciais da Grã-Bretanha.[9] Canning agora deixou claro que um novo tratado anglo-português deveria também incluir um compromisso de Portugal de "gradual desativação e abolição final e não distante do comércio (de escravos)"; até lá, ele considerava que os portugueses deveriam cessar de exportar escravos para territórios não-portugueses no Novo Mundo e evitar expandir o seu comércio para

8 Sobre a transferência da corte portuguesa de Lisboa para o Rio de Janeiro, ver Caio de Freitas, *George Canning e o Brasil* (2 vols. Rio de Janeiro, 1958), i 32-96; Alan K. Manchester, *British Preeminence in Brazil: Its Rise and Decline* (Univ. of North Carolina Press, 1933), págs. 54-68

9 Caio de Freitas, *op. cit*., I, 45-6.

áreas da costa africana que estavam sendo abandonadas pelos mercadores britânicos.[10]

Depois de prolongadas negociações no Rio de Janeiro, Lorde Strangford, que tinha acompanhado a corte portuguesa para o Brasil, finalmente persuadiu Dom João a assinar, em 19 de fevereiro de 1810, dois tratados com a Grã-Bretanha. O primeiro era um tratado de comércio e navegação, a ser renovado em quinze anos, o qual, entre os muitos privilégios que concedia ao comércio britânico, fixava uma tarifa máxima de 15% *ad valorem* sobre os produtos britânicos importados no Brasil (art. 9) e permitia ao governo britânico nomear juízes conservadores, isto é, magistrados especiais que teriam competência para tratar dos casos que envolvessem cidadãos britânicos no Brasil (art. 10).[11] O segundo era um tratado de aliança e amizade, cujo décimo artigo se referia ao comércio de escravos: convencido da "injustiça e desutilidade" do comércio e especialmente das desvantagens de "introduzir e continuamente renovar uma população estrangeira e factícia" no Brasil, o Príncipe Regente concordava em cooperar com a Grã-Bretanha "pela adoção das medidas mais eficazes para levar a cabo a gradual abolição do comércio de escravos em todos os seus domínios" e, nesse ínterim, comprometia-se a que o comércio não fosse permitido "em qualquer parte da costa da África que então não pertencesse aos domínios de Sua Alteza Real nos quais aquele comércio tivesse sido descontinuado e abandonado pelas potências e estados da Europa que lá antes comerciavam". portugueses, entretanto, conservavam o direito de comerciar em escravos "dentro dos domínios africanos da Coroa de Portugal" e ficava claro que nem os direitos da Coroa portuguesa – que no passado tinham sido objeto de disputa – aos territórios de Cabinda e Molembo (5º 12' a 8º S) desde o norte da embocadura do Congo à fronteira setentrional de Angola, nem o direito dos portugueses de comerciar com Ajudá (Daomé) e outras partes da Costa da Mina ao norte do Equador pertencentes à Coroa portuguesa ou por ela reivindicadas eram invalidadas de qualquer maneira.[12] Assim,

10 Canning para Strangford, 17 de abril de 1808, citado em Bandinel, *op. cit.* pág. 127.

11 Para uma discussão do tratado comercial anglo-português de 1810, ver Manchester, *op. cit*. págs. 86-90; Caio de Freitas, *op. cit.* i. 167-99, 255-88.

12 B. F. S. P. i. 555-7. Um alvará português de 24 de novembro de 1813 limitou o número de escravos que um navio podia carregar (5 escravos por 2 toneladas) e introduziu novos regulamentos relativos a higiene, alimentação, etc. (Baudinel, *op. cit*., pág. 128): "este tráfico," declarava, "era ignominioso e impossível de contemplar sem horror e indignação, e era praticado em desrespeito a todas as leis naturais e divinas".

Portugal tinha assumido sua primeira obrigação de restringir e gradualmente abolir o comércio de escravos – e a pressão britânica pelo seu cumprimento seria daí por diante implacável. Por enquanto, porém, a Grã-Bretanha tinha reconhecido o direito dos portugueses de continuarem o comércio dentro dos seus próprios domínios. Em resumo, o tratado era menos do que uma grande vitória pela causa da abolição do comércio de escravos. Durante toda a negociação, entretanto, Strangford tinha-se defrontado com a obstinada oposição de Dom João e vários dos seus principais ministros a qualquer concessão na questão do comércio de escravos.[13] E vale notar que o governo britânico não conseguiu extrair sequer isso da Espanha, que, como Portugal, dependia do apoio britânico na luta contra Napoleão, mas que, também como Portugal, tinha colônias no Novo Mundo, especialmente Cuba e, em menor grau, Porto Rico, cujas plantações de açúcar, tabaco e café dependiam fortemente do trabalho de escravos importados.[14]

Enquanto a guerra continuava, a Grã-Bretanha, em pleno comando dos mares, podia exercer algum controle sobre o comércio transatlântico de escravos praticado por outras nações, embora não tanto quanto Lord Grenville, líder do governo que finalmente aboliu o comércio britânico de escravos, tinha antecipado. "Não via o nobre e ilustre Senhor", escrevera ele a Lorde Eldon em maio de 1806, "que se desistíssemos do comércio não seria possível a qualquer estado assumi-lo sem a nossa permissão? Não singramos os oceanos por toda parte, sem competidores? Poderia alguma potência ter a pretensão de tomar para si esse comércio enquanto nós comandamos desde as costas da África até

13 Manuel de Oliveira Lima, *Dom João VI no Brasil, 1808-21* (2ª ed. 3 vols., Rio de Janeiro, 1945), ii. 438. Oliveira Lima cita a correspondência do cônsul francês Maler, que informava que Dom João sempre discutia a questão do comércio de escravos com calor.

14 Durante quase três séculos as fazendas agrícolas tinham sido relativamente negligenciadas em Cuba. Desde o último quartel do século XVIII, porém, e especialmente depois da desorganização da economia açucareira de São Domingos pela revolução e pela guerra, a ilha tinha alcançado um novo nível de prosperidade econômica baseado na produção e exportação de açúcar, tabaco e café, e o comércio cubano de escravos tinha, conseqüentemente, se expandido de forma considerável. Para um exame das relações da Grã-Bretanha com a Espanha a respeito da questão do comércio de escravos durante a primeira metade do século XIX, ver David Robert Murray, "Britain, Spain and the slave trade to Cuba, 1807-45" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1967); Arthur F. Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886* (Univ. of Texas Press, 1967); H. H. S. Aimes, *A History of Slavery in Cuba, 1511-1868* (Nova York, 1907); Eric Williams, "The Negro Slave Trade in Anglo-Spanish Relations" *Caribbean Historical Review*, i (1950), págs. 22-45.

os confins do Atlântico?"[15] No caso, não era possível à marinha britânica, engajada simultaneamente em vários teatros de guerra e nunca em condições de destacar mais do que quatro ou cinco vasos de guerra especialmente para tarefas de repressão ao comércio de escravos, suprimir um tráfico praticado numa área tão vasta e em tão grande escala. Era, entretanto, possível mantê-lo pelo menos dentro de limites aceitáveis. Não apenas colônias inimigas – francesas e holandesas – foram tomadas e a importação de escravos consideravelmente diminuída, mas, de acordo com decretos reais de março de 1808, os navios de guerra britânicos puderam fazer pleno uso do direito beligerante de busca para identificar e capturar navios de escravos inimigos e mandá-los como presas de guerra para julgamento perante um tribunal marítimo britânico, na maioria dos casos aquele sediado na colônia de Serra Leoa, que em 1807 tinha sido tomada pela Coroa da Sierra Leone Company, então falida.[16] Por esse serviço era oferecido um prêmio por escravo capturado e subseqüentemente libertado, seguindo a generosa tarifa de 60 libras por um homem, 30 por mulher e 10 por criança, embora, depois que o comandante da esquadra, o governador de Serra Leoa, informantes, agentes, advogados – e até o Greenwich Hospital – tinham tirado a sua parte, só uma pequena percentagem alcançasse os oficiais e a tripulação do navio que tinha efetuado a captura.[17] Durante algum tempo, a marinha britânica também se encarregou (numa ação de duvidosa legalidade) de interceptar, revistar e capturar navios de escravos de todas as nações marítimas – navios americanos, por exemplo – que tinham declarado ilegal o comércio de escravos.[18] E durante um curto período, os oficiais de marinha britânicos interpretaram erradamente o ambíguo artigo décimo do tratado anglo-português de fevereiro de 1810 como significando que o comércio português de escravos era ilegal ao norte do Equador e que, portanto, eles tinham o direito de suprimi-lo: vários navios portugueses foram capturados e um número importante de casas comerciais da Bahia e

15 Grenville para Eldon, 16 de maio de 1806, citado em João Pandiá Calógeras, *A Política Exterior do Império* (2 vols., Rio de Janeiro, 1927-8), i. 371-2.

16 V. E. I. Herrington, "British Measures for the Suppression of the Slave Trade from the West Coast of Africa, 1807-1833" (tese de mestrado não publicada, Londres, 1923), capítulo I.

17 V. Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade* (Londres, 1949), págs. 79-80.

18 Ver Herrington, tese não publicada, págs. 44 segs.; Hugo Fischer, "The Suppression of Slavery in International Law", *International Law Quarterly*, iii (1950), págs. 32 segs.

Pernambuco, que tinham desfrutado de vínculos particularmente estreitos com a Costa da Guiné, sofreram pesadas perdas.[19] Em 1813, entretanto, o Almirantado deu instruções estritas para que navios portugueses velejando entre portos portugueses na África e o Brasil não fossem molestados (deixando sem resposta a controvertida questão de que portos na África pertenciam a Portugal).[20]

Durante os últimos estágios da guerra, a Suécia e a Holanda – esta última tinha sido recentemente liberada do domínio francês e a Casa de Orange, restaurada, sentia-se portanto devedora da Grã-Bretanha – foram persuadidas a firmar convenções bilaterais com a Grã-Bretanha declarando ilegal o comércio de escravos. Mas Portugal continuava a resistir às exigências da Grã-Bretanha para a imediata e total abolição, e a Espanha não estava disposta a fazer mais do que Portugal fizera em 1810, isto é, restringir o comércio aos seus próprios domínios.[21] Os abolicionistas ingleses estavam irritados com o fracasso em obter a concordância de nações amigas, porém dependentes, como Espanha e Portugal: "Providencialmente, acontece", escreveu Wilberforce a James Stephen em abril de 1814, "que as únicas potências que estão interessadas em praticar o comércio de escravos são Espanha e Portugal – e elas seguramente podem ser compelidas a concordar."[22] Eles estavam também amargamente decepcionados com os termos do primeiro tratado de Paris (30 de maio de 1814). A França tinha sido derrotada; ainda assim, suas colônias das Índias Ocidentais que tinham sido capturadas, seriam agora devolvidas e Luís XVIII, restaurado no trono da França, apenas se comprometia a abolir o comércio "no curso de cinco anos" e, nesse intervalo, a limitá-lo aos seus próprios domínios. Em vista do fato de que o comércio francês de escravos tinha sido severamente reduzido durante a guerra, parecia que a Grã-Bretanha estava de fato permitindo

19 Ver Representation of the Brazilian Merchants against the insults offered to the Portuguese flag and against the violent and oppressive capture of several of their vessels by some officers belonging to the English navy (Londres, 1813); Strangford para Castlereagh, 20 de fevereiro de 1814, impresso em C. K. Webster, ed., Britain and the Independence of Latin America, 1812-1830. *Select Documents from the Foreign Office Archives* (Londres, 1938), i. 171; Manchester, *op. cit.*, pág. 168.

20 V. Herrington, tese não publicada, págs. 76-80.

21 V. Corwin, *op. cit.*, pág. 25; Bandinel, *op. cit*, págs. 131-2.

22 Wilberforce para Stephen, 18 de abril de 1814, em R. I. e S. Wilberforce, *Life of William Wilberforce* (Londres, 1838), iv. 175.

o seu ressurgimento, ainda que temporariamente.[23] Lorde Castlereagh, secretário de Assuntos Estrangeiros da Grã-Bretanha, entretanto, preocupado com o arranjo político mais amplo com a França, tinha-se contentado em assegurar o princípio da abolição e um acordo quanto a uma data final.

O próximo Congresso de estados europeus, em Viena, parecia oferecer a melhor oportunidade até então de a Grã-Bretanha conseguir uma condenação geral e a renúncia ao comércio transatlântico de escravos. Wilberforce e seus amigos, decididos a não deixar que o tema fosse negligenciado, montaram uma campanha de propaganda tão frenética que deu ao Duque de Wellington, embaixador britânico em Paris na ocasião, a impressão de que "o povo em geral parece achar que serviria à política da nação entrar em guerra para pôr fim àquele tráfico *abominável*, e muitos desejam que entremos em campo nessa nova cruzada".[24] Castlereagh, que representou pessoalmente a Grã-Bretanha em Viena e considerava que sua tarefa principal era a reforma da Europa e o estabelecimento de uma paz duradoura, ficava irritado com essa pressão abolicionista. Além disso, sua opinião pessoal é que era errado "impô-la [a abolição do comércio de escravos] às nações à custa da sua honra e da tranqüilidade do mundo. A moral nunca foi bem ensinada pela espada."[25] A opinião pública nacional compeliu-o, entretanto, a fazer do comércio de escravos um tema maior na conferência e a usar ameaças e suborno para assegurar a sua total abolição, ou pelo menos a sua abolição ao norte do Equador, onde era em grande parte praticado. As três potências centrais – Rússia, Áustria e Prússia – estavam prontas a cooperar: elas não tinham interesses coloniais. Mas Castlereagh teve menos êxito no trato com os principais culpados. Ele não conseguiu persuadir a França – já não mais submissa – a abolir o comércio imediatamente e a Espanha – não mais dependente – a proibir logo o comércio ao norte do Equador e, ao sul, num período máximo de cinco anos. Ambos desprezaram suas ofertas de indenização financeira e território colonial à guisa de compensação.

23 B. F. S. P. i. 172-5; C. K. Webster, *The Foreign Policy of Castlereagh, 1812-15* (Londres, 1931), págs. 271-2; *Life of Wilberforce*, iv. 187-9; F. J. Klingberg, *The Anti-Slavery Movement in England* (New Haven, 1926), pág. 146.

24 Wellington para *Sir* Henry Wellesley, seu irmão, 29 de julho de 1814, citado em Betty Fladeland, "Abolitionist Pressures on the Concert of Europe, 1814-1822", *Journal of Modern History*, xxxviii (1966), pág. 361.

25 Citado em Klingberg, *op. cit.*, pág. 144.

Chefiada pelo Conde de Palmela, a delegação portuguesa também achou que cinco anos não dava ao seu país tempo suficiente para se preparar para a abolição do comércio; aparentemente se oferecia a aboli-lo num período de oito anos, mas com a condição de que a Grã-Bretanha desistisse do tratado comercial de 1810 – e Castlereagh não tinha poderes para aceitar tal barganha.[26] Sob considerável pressão, entretanto, com o exército inglês sob as ordens do General Beresford em efetivo controle de Portugal ao fim da Guerra Peninsular, enquanto a corte portuguesa continuava a residir no Brasil, e contando com a Grã-Bretanha para defender os interesses mais amplos de Portugal em Viena, os portugueses finalmente concordaram em terminar o comércio ao norte do Equador em troca de uma substancial indenização financeira. Por uma convenção firmada em 21 de janeiro de 1815, a Grã-Bretanha concordou em pagar a soma de 300.000 libras, assim desobrigando-se de todas as reivindicações a respeito da detenção e captura ilegal de navios portugueses por vasos de guerra britânicos e sua condenação em tribunais marítimos antes de 1º de junho de 1814. Por um tratado separado assinado no dia seguinte, 22 de janeiro de 1815, a Grã-Bretanha também remiu novos pagamentos devidos por um empréstimo de 600.000 libras esterlinas que tinha sido negociado em 1809 (cerca da metade ainda estava por pagar) e Dom João comprometeu-se a declarar ilegal o comércio de escravos ao norte do Equador e a adotar quaisquer medidas que fossem necessárias para aplicar essa proibição parcial daquele comércio.[27] Tal arranjo constituiu um relativo triunfo para Palmela. Somente parte do comércio português de escravos para o Brasil – e na época a parte menos substancial, aquela destinada à Bahia, a Pernambuco e ao Maranhão – se realizava a partir da costa africana ao norte do Equador. O tratado expressamente permitia aos súditos portugueses transportar escravos para o Brasil desde territórios portugueses na África ao sul daquela linha. Apenas se exigia de Dom João que reiterasse o seu compromisso de abolir

26 Sobre o tema do comércio de escravos no Congresso de Viena, ver Webster, *Castlereagh, 1812-15*, págs. 413-26. Portugal não *prometeu* abolir o comércio de escravos depois de oito anos: cf. Webster, *op. cit.* págs. 459-60, e Manchester, *op. cit.* pág. 171, n. 30; ver também correspondência posterior sobre a política portuguesa em Viena, p. ex., Palmerston para Moncorvo (ministro português em Londres), 30 de abril de 1836, F. O. 84/202 e Palmerston para Howard de Walden (ministro britânico em Lisboa) nº 13, 20 de abril, no. 14, 29 de abril de 1839, F. O. 84/281.

27 B.F.S.P. ii. 348-55; Antônio Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional; ou Coleção Completa dos Tratados celebrados pelo Brasil com diferentes Nações Estrangeiras* (Rio de Janeiro, 1864-69), i. 124-37.

gradualmente todo o comércio de escravos em seus domínios. Ao fazê-lo, ele se comprometia a negociar separadamente um novo acordo que fixaria a data até a qual o comércio ao sul do Equador seria proibido. Duas semanas mais tarde, em 8 de fevereiro de 1815, Portugal juntou-se à Grã-Bretanha, França, Espanha, Suécia, Áustria, Prússia e Rússia numa Declaração das Oito potências de que o comércio de escravos era "repugnante aos princípios de humanidade e à moral universal," que "a voz pública em todos os países civilizados clama pela sua pronta supressão" e que todas as potências que possuem colônias reconhecem o "dever e necessidade" de aboli-lo tão pronto quanto praticável. Concordava-se, porém, que "o período para a cessação universal deve estar sujeito a negociação entre as Potências interessadas".[28] Em junho de 1815, essa declaração foi anexada à *Acte Final*[*] do Congresso de Viena: deveria servir de base às conferências de ministros europeus realizadas em Londres em mais de uma dúzia de ocasiões entre 1816 e 1819 – "uma espécie de Congresso Europeu permanente –, nas quais se coletavam informações sobre o comércio de escravos e se discutiam os meios de suprimi-lo. Nesse intervalo, a França juntara-se às fileiras daquelas potências que tinham concordado inteiramente em abolir o comércio de escravos. Em março de 1815, durante os seus Cem Dias, Napoleão, na esperança de conquistar a opinião britânica, tinha decretado a cessação imediata do comércio francês de escravos. Em julho, Luís XVIII foi, portanto, obrigado a anunciar que faria o mesmo: como Lorde Liverpool escreveu a Castlereagh, "ele deve isso a nós, que o restauramos no trono pela segunda vez."[29] E em novembro, depois de Waterloo, um artigo contrário ao comércio de escravos foi acrescentado ao segundo tratado de Paris: os Cinco Grandes – Grã-Bretanha, Rússia, Áustria, Prússia e França – comprometeram-se a concertar esforços para a "abolição completa e definitiva" de um comércio "tão odioso e tão fortemente condenado pelas leis da religião e da natureza."[30]

28 Declaration ... relative à l'abolition universelle de la traite des nègres, 8 de fevereiro de 1815, B. F. S. P. iii. 971-2.

* Em francês no original (N. T.).

29 Bandinel, *op. cit.*, pág. 169; Liverpool para Castlereagh, 7 de julho de 1815, citado em Fladeland, *op. cit.*, pág. 366.

30 B. F. S. P. iii. 292-3.

A França, a Holanda e a Suécia, além da Grã-Bretanha, dos Estados Unidos e da Dinamarca, tinham então proibido ou concordado em proibir o comércio transatlântico de escravos africanos. Além disso, muitos dos regimes revolucionários hispano-americanos tinham declarado ilegal o comércio ou indicado a sua disposição de fazê-lo.[31] Dos principais estados escravagistas, só Portugal e Espanha aferravam-se à sua parcela do comércio, e até Portugal o tinha abolido ao norte do Equador. Proibição, entretanto, não era de nenhum modo sinônimo de supressão. Nem tratados nem leis são auto-aplicáveis e, por falta de poder ou de vontade (em alguns casos, obrigações incluídas em tratados foram certamente assumidas sem que jamais tivesse havido a intenção de honrá-las), poucos governos tomaram as medidas necessárias para tornar efetiva a proibição do comércio, o qual continuou a expandir-se em resposta à crescente procura de escravos no Novo Mundo. No Brasil, por exemplo, onde a abertura dos portos em janeiro de 1808 tinha acelerado o processo de integração à economia internacional e estimulado a produção de açúcar, algodão e, pela primeira vez em escala significativa, café, a procura por novos suprimentos de escravos africanos era insaciável e o comércio continuou ilegalmente ao norte da linha (embora numa escala reduzida) e, legalmente, ao sul.[32] Do Rio de Janeiro, em dezembro de 1817, Henry Chamberlain, o cônsul-geral e encarregado de negócios britânico (Strangford tinha retornado ao seu país em 1815), escreveu sobre "o sistema de não fazer nada que caracteriza a administração"; ele achava que o comércio, legal e ilegal, continuaria e prosperaria "até que alguma forte pressão de interesse ou de inconveniência force o Ministério a pôr termo a ele."[33]

A Grã-Bretanha estava preparada para assumir o papel de polícia internacional e acrescentar às tarefas de paz da Marinha Real a interceptação de navios de escravos que tentassem a travessia ilegal do Atlântico. Parecia, entretanto, que, em tempos de paz, os oficiais de Marinha britânicos não tinham autoridade, segundo o direito internacional

31 Ver F. J. King, "The Latin American Republics and the Suppression of the Slave Trade", H. A. H. R. xxiv (1944), págs. 388-9.

32 Para algumas estimativas do tamanho do comércio brasileiro de escravos no período posterior a 1808, ver Edmundo Correia Lopes, *A Escravatura: Subsídios para a sua história* (Lisboa, 1944), págs. 139-47.

33 Chamberlain para Castlereagh, 24 de dezembro de 1817, F. O. 63/204.

consuetudinário, para realizar a visita e busca preliminares que eram necessárias para descobrir se navios de outras nações estavam ou não carregando escravos ilegalmente, muito menos para detê-los – mesmo nos casos em que o comércio tinha sido declarado ilegal por tratado com a Grã-Bretanha.[34] Essa opinião foi exposta em sua forma clássica no Superior Tribunal Marítimo, em 15 de dezembro de 1817, quando Sir William Scott (mais tarde Lorde Stowell), uma eminente autoridade em direito marítimo internacional, passou julgamento num recurso relativo a *Le Louis*, uma embarcação francesa proveniente da Martinica, capturada em março de 1816 por um navio britânico perto da Serra Leoa, levado perante o tribunal marítimo lá sediado e subseqüentemente condenado. O famoso julgamento de Scott, no qual, com grande relutância, ele derrubou a decisão do tribunal de Serra Leoa, seria freqüentemente citado, nos cinqüenta anos seguintes, tanto na Grã-Bretanha como no exterior, por adversários das medidas britânicas mais arbitrárias contra o comércio de escravos. "Não pode haver dúvida," declarou,

> de que este era um navio francês intencionalmente dedicado ao comércio de escravos. Mas estes foram fatos estabelecidos em conseqüência do seu apresamento; antes de o apresador poder servir-se da sua descoberta era necessário indagar se ele tinha qualquer direito de visita e busca; porque se a descoberta se produziu ilegalmente, não se lhe poderia permitir tirar proveito do seu próprio erro ... não posso encontrar qualquer autoridade que dê o direito de interrupção da navegação de estados amigos em alto-mar, exceto aquela que o direito de guerra dá a ambos beligerantes contra países neutros ... para que esse direito de guerra seja aplicado numa situação de paz (com o objetivo de suprimir o comércio de escravos), isso deve ser feito por convenção.

A França nunca tinha assentido à visita, busca e captura de navios franceses dedicados ao comércio de escravos por navios da Grã-Bretanha ou de qualquer outra potência. "Forçar o caminho para a libertação da África atropelando a independência de outros estados na Europa...para obter um bem por meios ilegítimos", concluía Scott, "é pouco consentâneo tanto com a moral privada quanto com a justiça pública."[35]

---

34 Ver, por exemplo, Robinson (Procurador do Rei) para Bathurst, 28 de junho de 1816, impresso em C. W. Newbury (ed.), *British Policy towards West Africa. Select Documents, 1786-1874* (Oxford, 1965), pág. 139.

35 J. Dodson, *Report of cases argued and determined in the High Court of Admiralty* (Londres, 1828), ii. 236-64.

Conforme eminentes abolicionistas como Lord Brougham tinham argumentado durante anos, se era para suprimir efetivamente o comércio de escravos, era necessário que a Grã-Bretanha não apenas persuadisse as potências marítimas a concordar por tratado com a abolição e com a passagem e aplicação de legislação contrária ao comércio de escravos, mas também tornar mais eficazes os tratados, existentes ou projetados, contra aquele comércio, inserindo neles um direito limitado de visita e busca em alto-mar e fazendo arranjos para a adjudicação de barcos capturados e a libertação dos escravos por eles transportados.[36] A questão do direito de visita tinha sido levantada sem êxito em Viena. A Grã-Bretanha foi, pois, obrigada a retornar à negociação de acordos bilaterais com as potências individuais interessadas – um processo trabalhoso que aumentava enormemente o trabalho do Foreign Office e que, combinado com a necessidade de fornecer informações às Conferências de Londres sobre o Comércio de Escravos, tornou necessário o estabelecimento, em 1819, de um Departamento para o Comércio de Escravos separado. Se, entretanto, tinha-se mostrado – e ainda se estava mostrando – difícil persuadir outros estados a abolir o comércio, seria provavelmente ainda mais difícil persuadi-los a conceder a navios de guerra britânicos o direito de busca sobre qualquer dos seus navios mercantes suspeitos de se estarem entregando àquele comércio. Porque, embora o direito de busca pudesse ser – e era – disfarçado como um direito recíproco, a reciprocidade estava desde o começo destinada a ser essencialmente um mito: só a Grã-Bretanha tinha os navios disponíveis para patrulhar as costas da África e da América e, em todo caso, o comércio de escravos já não era praticado em navios mercantes britânicos. Temia-se, portanto, que o plano de Castlereagh para "a superintendência vigilante de uma força de polícia *internacional armada* na costa da África" significasse na prática, em tempo de paz, o tipo de interferência arbitrária da Marinha britânica na navegação mercante em alto-mar que tanto tinha sido ressentida durante os anos de guerra. Além disso, era essencial que nenhum estado com interesse no comércio de escravos ficasse fora de um sistema de tratados sobre o direito de busca. Como escreveu Castlereagh em fevereiro de 1818,

36 Por exemplo, discursos de Brougham, de 14 de junho de 1810 e 9 de julho de 1817, citados em C. W. New, *Henry Brougham* (Londres, 1961), págs. 129-30, 140.

> o sistema de obter papéis fraudulentos e ocultar a propriedade real... torna fácil para os súditos de todos os estados praticarem o tráfico enquanto o comércio de escravos permanecer legal para os súditos de qualquer estado individual... mesmo que o tráfico fosse abolido por todos os estados, enquanto a bandeira de um estado impedir a visita de todos os outros estados, o comerciante ilícito de escravos terá sempre meios de esconder-se sob o disfarce da nação cujo navio ele não tenha possibilidade de encontrar no litoral.[37]

Mercadores de escravos já tinham o hábito de usar escrituras de venda fictícias, conjuntos de documentos duplos, bandeiras alternativas, livros de bordo fraudulentos, etc. para protegerem, onde necessário, suas atividades ilegais – práticas que aumentariam muito as dificuldades da Grã-Bretanha na tentativa de suprimir o comércio internacional de escravos durante os cinqüenta anos seguintes.

A pressão britânica por um tratado sobre direito de busca foi exercida primeiro sobre Portugal, a mais dependente da Grã-Bretanha de todas as potências comerciantes de escravos restantes e já obrigada pelo artigo segundo do tratado de 22 de janeiro de 1815 a adotar as medidas necessárias para a supressão do comércio ilegal. Em 28 de julho de 1817, depois de *um grande receio e hesitação,*[*] o Conde de Palmela, agora ministro português em Londres, foi persuadido a assinar uma Convenção Adicional ao tratado de 1815.[38] Ela definiu mais precisamente aquela parte do comércio português de escravos que continuava a ser legal, isto é, o comércio praticado em navios portugueses de boa fé entre portos dentro dos domínios da Coroa Portuguesa ao sul do Equador e território português na costa da África ao sul da Linha, especificadamente "entre cabo Delgado e a baía de Lourenço Marques" na costa leste e as duas áreas 5º 12' a 8º S. (Molembo e Cabinda) e 8º a 18º S., a oeste. Foi então acordado que, fora de portos e ancoradouros e do alcance do tiro de canhão das baterias costeiras, navios de guerra de qualquer das duas potências, providos das necessárias autorizações especiais, podiam

37 Memorando, 4 de fevereiro de 1818, Anexo ao 10º Protocolo de Conferências de Londres sobre o Comércio de Escravos, F. O. 84/2. Cf. Thomas Fowell Buxton, *The African Slave Trade and its Remedy* (2ª ed., Londres, 1840), pág. 209, citado adiante, capítulo 6, pág.

* Em português no original (N. T.)

38 B. F. S. P. iv. 85-115 e Pereira Pinto i. 155-87; Palmela para Conde da Barca, nº 32, 29 de julho de 1817, Reservado, A. H. I. 58/3. Um alvará português de 26 de janeiro de 1818 proibiu o comércio ao norte do Equador e estabeleceu severas penas para o comércio ilícito (Pereira Pinto, i. 398-404; Chamberlain para Canning, nº 85, 23 de agosto de 1818, F. O. 63/212).

abordar e efetuar buscas nos navios mercantes de qualquer delas que fossem suspeitos, com base razoável, de terem a bordo escravos que tivessem sido embarcados em áreas proibidas da costa africana (isto é, ao norte do Equador) e detê-los, caso fossem realmente encontrados escravos a bordo. Ademais, acordou-se que um navio capturado seria levado perante uma de duas comissões mistas – uma com sede em território britânico, na África ocidental, a outra do outro lado do Atlântico, no Brasil – para julgamento. Cada comissão seria composta de um juiz e um comissário de arbitragem de cada nação, bem como de um secretário ou oficial de registro nomeado pelo governo em cujo território a comissão estivesse situada. A comissão decidiria – sem direito de recurso – se um navio trazido perante ela era ou não um navio negreiro comerciando ilicitamente e legalmente capturado e, conforme o caso, o "condenaria" como presa legal, o confiscaria e libertaria os escravos nele transportados, ou alternativamente, o "absolveria", restituiria navio e escravos aos seus proprietários e determinaria que os captores compensassem quaisquer perdas resultantes da detenção ilegal. Às comissões mistas não era dada, porém, jurisdição sobre os proprietários, comandante ou tripulação de um navio condenado: as pessoas físicas deveriam ser entregues às suas próprias autoridades para julgamento e punição pelos seus próprios tribunais, de conformidade com as suas próprias leis. Portugal comprometeu-se a introduzir legislação que punisse o tráfico ilícito de escravos, concordou em proibir a importação de escravos no Brasil sob qualquer bandeira exceto a portuguesa e novamente prometeu – sem qualquer entusiasmo – abolir completamente o comércio num futuro não muito distante. Num artigo separado, assinado em 11 de setembro de 1817, foi estabelecido que, tão logo todo o comércio português de escravos fosse proibido, seriam tomadas medidas para adaptar a Convenção às novas circunstâncias. Na ausência de qualquer emenda acordada, ela permaneceria em vigor durante quinze anos a contar do dia em que o comércio fosse abolido.[39] Apesar do fato de se ter conseguido de Portugal um direito limitado de busca, os críticos da Convenção podiam queixar-se, com razão, de que ela oferecia "proteção legalizada" ao comércio português de escravos. Como Palmela logo percebeu na ocasião, ao sul do Equador, protegido por tratado da interferência da Marinha britânica, o comércio

39 B. F. S. P. Iv. 115-16; Pereira Pin to, I. 187-8.

poderia continuar *tranqüilamente** até que Portugal mesmo decidisse aboli-lo, enquanto ao norte da Linha, algum tempo se passaria antes que as comissões mistas pudessem ser estabelecidas e, ainda então, as atividades dos navios ingleses estariam tão circunscritas pelos termos da Convenção que ela podia revelar-se mais um embaraço do que um estímulo ao espírito de iniciativa naval.[40]

A Convenção Anglo-Portuguesa de 28 de julho de 1817 viria constituir a base para convenções sobre o direito de busca com muitas outras potências marítimas. Em 23 de setembro de 1817, por exemplo, em troca de uma generosa indenização de 400.000 libras, a Espanha finalmente concordou em abolir imediatamente o comércio de escravos ao norte do Equador, onde se realizava a maior parte do comércio cubano, e a partir de maio de 1820, também ao sul do Equador; o governo espanhol também concedeu aos navios britânicos o direito de abordar, revistar e deter navios suspeitos do comércio ilegal de escravos.[41] Em 4 de maio de 1818, a Holanda, que já tinha proibido o comércio em decorrência de um tratado anterior com a Grã-Bretanha, assinou uma convenção semelhante sobre direito de busca.[42] Em 1819, fizeram-se as nomeações para uma comissão mista anglo-portuguesa no Rio de Janeiro, uma comissão anglo-espanhola em Havana, uma anglo-holandesa no Suriname e para comissões anglo-portuguesa, anglo-espanhola e anglo-holandesa que o Foreign Office decidiu deveriam todas sediar-se em Freetown, Serra Leoa. Até o fim do ano seguinte, as seis comissões mistas estavam todas em pleno funcionamento.[43] Com a assinatura dos primeiros tratados sobre direito de busca, foram emitidas pelo Almirantado autorizações de busca de navios portugueses, espanhóis e portugueses suspeitos do tráfico de escravos por navios de guerra britânicos de todas as estações navais no exterior e, em novembro de 1819, a costa ocidental da África tornou-se pela primeira vez uma estação naval separada, compreendendo uma fragata, três chalupas e dois brigues

* Em português no original (N. T.)

40 Palmela para o Conde da Barca, 29 de julho de 1817.

41 B.F.S.P. iv. 33-68; Bandinel, op. cit. págs. 159-60. Para um exame completo das negociações que levaram ao tratado anglo-espanhol contra o comércio de escravos de 1817, ver Murray, tese não publicada, págs. 60-116.

42 B.F.S.P. v. 125-43; Bandinel, *op. cit*., págs. 163-4.

43 Para uma visão geral das várias comissões mistas para a adjudicação de navios de escravos capturados, ver Leslie Bethell, "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century", *Journal of African History*, vii (1966), 79-93.

artilhados (embora com menos da metade do número de navios envolvidos na guarda de Napoleão em Santa Helena), com *Sir* George Collier como seu primeiro comandante e, como sua razão de ser, a proteção de colônias britânicas e do comércio legítimo e, sobretudo, a supressão do comércio ilegal de escravos.[44] A costa ocidental da África permaneceria como um comando independente pelos cinqüenta anos seguintes, exceto pelos períodos de 1832-9 e 1857-60, quando foi temporariamente combinada com a estação do Cabo.

Enquanto isso, no Congresso de Aix-la-Chapelle, no outono de 1818, tinha sido perdida outra oportunidade para efetuar uma ação conjunta européia contra o comércio de escravos. Uma proposta de Castlereagh para que as grandes potências concordassem conjuntamente em conceder um direito de busca limitado com o objetivo de suprimir o comércio de escravos foi derrotada, sobretudo pela oposição da França. À guisa de alternativa, ele instou por uma declaração conjunta que classificasse o comércio de escravos como pirataria: uma vez que o referido comércio fosse assim considerado e quem o praticasse como *hostis humani generis* pelo direito geral das nações, os navios de guerra de qualquer nação poderiam dar busca e capturar navios de escravos em alto-mar, qualquer que fosse a bandeira que hasteassem, e eles poderiam ser condenados nos tribunais do próprio captor. Esta foi uma sugestão feita originalmente em Viena e novamente durante as Conferências de Londres, mas nunca adequadamente discutida; tampouco agora fez grande progresso. Uma dificuldade maior era que, enquanto a pirataria contrariava os interesses de todas as nações civilizadas e era, portanto, universalmente condenada, o comércio de escravos ainda era parcialmente permitido e, na verdade, protegido – por Portugal, por exemplo. Além disso, argumentava-se, declarar o comércio de escravos pirataria significava dar aos navios de guerra britânicos poderes ainda maiores de interferir no comércio internacional.[45] No que se refere ao comércio de

44 Lloyd, *op. cit*., págs. 67-8, Apêndice D.

45 De Washington, Stratford Canning assinalou que um acordo internacional que considerasse o comércio de escravos como pirataria seria de fato menos satisfatório, do ponto de vista britânico, do que o *direito* concedido por tratado à Marinha britânica para dar busca em *todos* os navios *suspeitos* de estarem engajados no comércio de escravos. Na busca de piratas, argumentava ele, "nenhum caso particular de exercício do direito poderia justificar-se se não pelo fato de se provar que o navio objeto de busca era um pirata. É evidente que a responsabilidade do oficial que efetuasse a busca seria assim tão enormemente aumentada que o faria relutar em agir, exceto em casos de informação muito clara e positiva", Stratford Canning para Canning, 10 de março de 1823, citado em H. G. Soulsby, *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo-American Relations* (Baltimore, 1933), pág. 27.

escravos, o único resultado do Congresso foi a adoção pelos Cinco Grandes de uma resolução em favor de pressionar Portugal a cumprir promessas anteriores, renovadas em 1817, de proibir o comércio tanto ao sul como ao norte da Linha. Das potências representadas em Viena em 1815, só Portugal ainda não tinha abolido completamente o comércio de escravos ou sequer fixado uma data para a sua completa abolição.[46]

Em mais de uma ocasião durante 1819, Palmela escreveu de Londres ao governo português, ainda residente no Brasil, que o comércio de escravos estava agora fadado a acabar mais cedo ou mais tarde e que a Grã-Bretanha parecia pronta a adotar quaisquer medidas, sem excluir o uso da força, para a sua próxima supressão.[47] Suas advertências, porém, não foram ouvidas. Nem *Sir* Edward Thornton, ministro britânico junto à corte portuguesa, conseguiu fazer qualquer progresso. Em abril de 1821, em conseqüência das bem sucedidas revoltas liberal-nacionalistas em Lisboa e no Porto durante o mês de agosto anterior, Dom João, temendo perder Portugal, foi finalmente persuadido a deixar o Brasil e regressar à pátria depois de uma ausência de treze anos. Mas Thornton, que o acompanhou, não teve em Lisboa mais êxito do que tivera no Rio de Janeiro em convencer o governo português a proibir o comércio de escravos ao sul do Equador.

A questão do comércio de escravos – e, em particular, a recusa de Portugal em alinhar-se às outras potências marítimas – estava novamente na agenda quando, no outono de 1822, as potências européias se reuniram em Verona. George Canning, que voltou ao Foreign Office em setembro, depois do suicídio de Castlereagh, estava ansioso por que fossem feitos todos os esforços para encontrar algum meio de acabar com "aquele escândalo do mundo civilizado", embora não tivesse grandes esperanças, dado o que ele chamava "o baixo nível de sensibilidade, em toda a Europa, em relação a assuntos que apelam aos sentimentos da humanidade" e a desconfiança generalizada quanto aos motivos da Grã-Bretanha.[48] Mais uma vez, como Canning previra, a França bloqueou todos os esquemas para a adoção de medidas coletivas

46 Sobre a questão do comércio de escravos no Congresso de Aix-la-Chapelle, ver C. K. Webster, *The Foreign Policy of Castlereagh, 1815-22* (Londres, 1929), 463-4; Fladeland, *op. cit.*, págs. *367-9*.

47 Oliveira Lima, *op. cit.*, ii. 455-6; Goulart, *op. cit.*, págs. *238-40*.

48 Canning para Wellington, 30 de setembro de 1822, impresso em *Despatches, Correspondence and Memoranda of the Duke of Wellington edited by his son* (Londres, 1867-80), i. 322.

de caráter preventivo (como, por exemplo, declarar pirataria o comércio de escravos) e, como em Aix-la-Chapelle, toda discussão sobre o comércio de escravos mostrou-se infrutífera. Uma sugestão britânica, originalmente feita em Viena em 1815, de que as exportações de estados que comerciavam em escravos, em particular o açúcar, fossem excluídas do mercado europeu – com evidente vantagem para o açúcar das Índias Ocidentais britânicas – foi aparentemente "recebida ... com um sorriso".[49] Ao final, pouco se conseguiu além da reafirmação, em 28 de novembro de 1822, da Declaração de Viena e de uma promessa de tomar todas as medidas para acabar com o comércio que fossem compatíveis os direitos e interesses nacionais – "vagas generalidades de reprovação verbal", declararam os diretores da African Institution (fundada na Grã-Bretanha em 1807 para promover a "civilização" da África e, incidentalmente, a abolição do comércio estrangeiro de escravos), "as quais, como a experiência ensina, não os obriga a qualquer medida específica eficiente".[50]

Instigado pelos abolicionistas domésticos, o governo britânico não apenas manteve sua pressão diplomática sobre Portugal para a abolição final do comércio e, sobre outros governos estrangeiros, para a aplicação dos tratados de abolição existentes, mas também continuou a insistir pela extensão e o fortalecimento dos tratados sobre o direito de busca. Desde o começo tinha sido necessário dar garantias de que somente navios com escravos a bordo seriam passíveis de busca e captura. Em 1818, por exemplo, quando foi feito um contacto inicial com os Estados Unidos, que pelo Artigo 10 do tratado de Ghent (1814) tinham concordado em cooperar com a Grã-Bretanha na supressão do comércio de escravos, Richard Rush, o ministro americano em Londres, relatou que "nenhuma estrutura peculiar ou aparência anterior do navio objeto de busca; nenhuma presença de ferros ou outras presunções de intenção criminosa; nada exceto a efetiva descoberta de escravos a bordo poderia jamais autorizar a apreensão ou detenção".[51] Como logo ficou claro, entretanto, o fato de que navios de escravos estivessem livres de qualquer

49 Memorando do Gabinete, 15 de novembro de 1822, *Canning Papers*, 131; excertos impressos em Webster, *Britain and the Independence of Latin America*, ii. 393-8.

50 17º Relatório Anual dos Diretores da African Institution, citado em Fladeland, *op. cit.*, pág. 373. Sobre a questão do comércio de escravos no Congresso de Viena, ver *Despatches*, de Wellington, i *passim*.

51 Rush para Adams, 18 de abril de 1818, citado em Soulsby, *op. cit.*, pág. 16.

interferência até o momento em que levassem escravos constituía a mais séria debilidade dos tratados sobre direito de busca. Ao governo britânico parecia que o comércio de escravos nunca seria suprimido até que os seus navios de patrulha tivessem permissão de deter barcos de escravos – que estivessem deixando ou voltando ao porto de origem – e, portanto, começou a insistir pelo acréscimo aos tratados sobre o direito de busca de uma cláusula de equipamento, pela qual um ou mais itens de uma lista de "artigos de equipamento" determinados – grilhões e algemas, pranchas de reserva para um convés de escravos, escotilhas abertas, quantidades pouco usuais de água fresca, alimentos, desinfetante, etc – constituiriam evidência bastante, até prova em contrário, de que um navio partindo para a costa africana, para ela rumando ou lá chegando era usado no comércio de escravos e, a menos que satisfatoriamente explicados pelo proprietário ou comandante, a presença de tais equipamentos constituiria base suficiente para condenação; isto é, os navios seriam tratados como se o ato para o qual estavam equipados já tivesse sido cometido. Poucas nações já estavam, porém, preparadas para concederem à Marinha britânica direitos tão amplos para interferir com a sua navegação mercante. Em todo caso, argumentava-se, não era injusto deixar de fazer distinção entre a intenção de cometer um crime e o próprio crime? Durante os anos de 1822-23, Espanha, Holanda e Portugal finalmente assinaram artigos adicionais aos seus tratados contra o comércio de escravos com a Grã-Bretanha, pelos quais navios podiam ser detidos desde que houvesse "prova clara e inegável" de que escravos embarcados em áreas proibidas (isto é, ao norte do Equador só no caso de Portugal) tivessem estado a bordo por algum tempo durante a viagem do navio. Em suma, os navios podiam ser apresados depois de terem desembarcado as suas cargas. Mas dos três, só a Holanda, cuja bandeira já tinha quase desaparecido do comércio em conseqüência dos esforços das autoridades holandesas, estava disposta a permitir a captura de navios que estavam apenas equipados para o tráfico.[52]

52 Tratado anglo-espanhol, 10 de dezembro de 1822, B. F. S. P. xi. 713-14; tratado anglo-holandês, 31 de dezembro de 1822, B. F. S. P. x. 554-7; tratado anglo-português, 15 de março de 1823, B. F. S. P. xi. 23-6 e Pereira Pinto i. 191-3; tratado anglo-holandês, 25 de janeiro de 1823, B. F. S. P. x. 557-61. Em novembro de 1824, a Suécia firmou um tratado de busca que incluía uma cláusula de equipamento. Ilegal desde 1813, o comércio de escravos já não era praticado sob a bandeira sueca e, nas circunstâncias, não se considerou necessário estabelecer quaisquer comissões mistas anglo-suecas.

Durante todos esses anos, duas grandes nações marítimas, a França e os Estados Unidos, que tinham ambas proibido o comércio de escravos, recusaram-se firmemente a conceder à Grã-Bretanha sequer o direito limitado de dar busca em navios suspeitos de efetivamente terem escravos a bordo. Como Canning disse a Wellington em outubro de 1822, na questão do comércio de escravos a França era "hostil," os Estados Unidos "mornos, senão indiferentes".[53] Como resultado de suas experiências durante as Guerras da Revolução Francesa e durante a Guerra de 1812, quando o direito de busca tinha sido usado abusivamente para fins de recrutamento forçado de marujos, os Estados Unidos tornaram-se os mais articulados campeões dos direitos marítimos e da liberdade dos mares. Apesar disso, em 13 de março de 1824, depois de longas negociações, foi assinada em Londres uma convenção pela qual a Grã-Bretanha e os Estados Unidos concordaram em considerar o comércio de escravos como pirataria, embora não tivesse ainda sido declarado tal pelo direito internacional, tornando assim os navios de escravos americanos e britânicos passíveis de busca e captura por navios de patrulha ingleses e americanos – embora devessem ser entregues aos seus próprios tribunais para adjudicação. No Senado dos Estados Unidos, entretanto, a questão de um tratado contra o comércio de escravos complicou-se com o problema da escravidão doméstica, e a Convenção de 1824 nunca foi ratificada.[54] Por outro lado, o Executivo dos Estados Unidos, armado com uma legislação mais estrita contra o comércio de escravos e temporariamente em condições de mandar uma pequena força naval americana para a costa ocidental da África, teve considerável êxito em impedir a importação de escravos nos Estados Unidos, apesar da crescente procura por escravos nos estados algodoeiros e, momentaneamente pelo menos, controlou o uso de navios e da bandeira americanos no comércio internacional de escravos.[55] Durante os anos 20, a França também passou e aplicou legislação mais severa contra o comércio de escravos e reduziu a proporções insignificantes o número de escravos importados em

53 Canning para Wellington, 10 de outubro de 1822, citado em Fladeland, *op. cit.*, pág. 372.

54 Sobre as negociações anglo-americanas contra o comércio de escravos nesse período, ver Soulsby, *op. cit.*, págs. 15-38; Bandinel, *op. cit.*, págs. 176-91.

55 Peter Duignan e Clarence Clendenen, *The United States and the African Slave Trade, 1619-1862* (Stanford, 1963), págs. 28-30; Warren S. Howard, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862* (Univ. of California Press, 1963), págs. 26-7, 30.

Sumário

Martinica e Guadalupe, embora a ausência de um tratado sobre direito de busca com a Grã-Bretanha e de uma flotilha francesa permanente na costa da África possibilitasse aos traficantes de outras nações fazer uso da bandeira francesa, por exemplo, no comércio cubano.[56]

Até meados dos anos 1820, quase vinte anos depois de terem sido tomadas as primeiras medidas efetivas para a abolição do comércio transatlântico de escravos, poucos ou nenhum escravo africano estava sendo importado nas Índias Ocidentais britânicas, francesas e holandesas, nas novas repúblicas americanas ou até no sul dos Estados Unidos. Havia ainda, porém, um comércio amplo – e completamente ilegal – da África (dominantemente da costa ocidental da África ao norte do Equador) para as colônias açucareiras espanholas de Cuba e Porto Rico. Numa escala ainda maior e crescente – na maior parte legal e, apesar da captura de um número de navios de escravos portugueses navegando ao norte do Equador por navios de guerra da esquadra britânica da África Ocidental,[57] praticamente tranqüilo continuava o comércio de escravos da África (e especialmente da África portuguesa ao sul do Equador) para o Brasil, que em 1822 declarara sua independência de Portugal.

56 Bandinel, *op. cit.*, pág. 172; Herrington, tese não publicada, págs. 151-5.

57 Dois foram condenados e um liberado pela comissão mista anglo-portuguesa sediada em Freetown em 1820; quatro condenados e um liberado em 1821; dois condenados e dois liberados em 1823; 5 condenados em 1824; quatro condenados em 1825. Apenas um navio – o *Emilia*, condenado em agosto de 1821 – compareceu à comissão mista no Rio de Janeiro durante esses anos; sobre este caso, ver Manchester, *op. cit.*, págs. 180-3.

Próxima página

Sumário

. . . .

Capítulo II

INDEPENDÊNCIA E ABOLIÇÃO, 1822-1826

A independência do Brasil foi essencialmente o resultado de uma tentativa impossível de Portugal – durante os anos 1821-22, em seguida ao regresso de Dom João a Lisboa, depois de uma ausência de treze anos – de recuar no tempo e reduzir o Brasil, política e economicamente, à sua situação anterior de colônia. O Brasil tinha, desde a fuga da corte portuguesa para o Rio de Janeiro em 1807-8, progredido a um ponto em que qualquer coisa menos do que a completa igualdade política e econômica com a mãe-pátria já não seria aceitável: os portos brasileiros tinham sido abertos ao comércio mundial – e especialmente britânico – e o influxo de "nova gente, novo capital, novas idéias" tinham estimulado o desenvolvimento econômico e a modernização; o Brasil tinha sido governado a partir do Rio de Janeiro, não de Lisboa – na verdade, desde dezembro de 1815, seu *status* tinha sido o de um reino igual a Portugal; o desenvolvimento de uma consciência nacional brasileira tinha-se acelerado consideravelmente. Portanto, quando Portugal se mostrou intransigente na sua exigência de uma capitulação

Página anterior!

do Brasil frente à autoridade portuguesa, muitos brasileiros – e alguns portugueses cujas raízes e interesses estavam agora no Brasil – não viram alternativa a uma secessão do império português. Deixado para trás no Rio de Janeiro como príncipe regente, o filho mais velho de Dom João, Dom Pedro, de vinte e quatro anos, escolheu liderar o crescente movimento pela independência em vez de ser esmagado por ele, jogando a sua sorte com os brasileiros. Quando ordenado a regressar para Portugal, recusou-se a fazê-lo. "Fico," anunciou em 9 de janeiro de 1822. Daí por diante, orientados nos estágios ulteriores pelo eminente paulista José Bonifácio de Andrada e Silva, os acontecimentos moveram-se rapidamente no sentido de uma completa rutura com Portugal até que finalmente, em 7 de setembro de 1822, às margens do Ipiranga, perto de São Paulo, Dom Pedro proclamou "Independência ou Morte". Uma vez declarada a independência, a debilidade militar e financeira da metrópole era tal que nunca se colocou a questão de ela ser capaz de reafirmar pela força sua autoridade sobre o Brasil, embora tenha sido necessária uma curta Guerra da Independência para remover as tropas e a esquadra portuguesas estacionadas na Bahia e para garantir a lealdade da Bahia e das províncias setentrionais a Dom Pedro, no Rio de Janeiro.[1]

A afirmação pelo Brasil da sua independência de Portugal teve conseqüências de longo alcance para o futuro do comércio brasileiro de escravos. Os portugueses tinham declarado repetidamente que só os seus interesses coloniais transatlânticos tornavam impraticável proibir o comércio ao sul do Equador. Era, portanto, possível argumentar, como fez George Canning, que se tornou secretário de Negócios Estrangeiros uma semana depois de Dom Pedro anunciar a separação do Brasil de Portugal, que a desculpa deste último para não cumprir os compromissos assumidos nos tratados de 1810, 1815 e 1817 (abolir, em alguma data futura, todo o comércio de escravos) estava agora "absolutamente e *ipso*

1 Sobre a independência do Brasil, ver John Armitage, *The History of Brazil from the Period of the Arrival of the Braganza Family in 1808 to the Abdication of Dom Pedro the First in 1831* (2 vols., Londres, 1836); Francisco Adolfo de Varnhagen, *História da Independência do Brasil*, R. I. H. G. B. 79 (1916), 25-594; Manuel de Oliveira Lima, *O movimento da independência, 1821-1822* (São Paulo, 1922); Tobias do Rego Monteiro, *História do Império: A elaboração da independência* (Rio de Janeiro, 1927); João Pandiá Calógeras, *A History of Brazil*, trad. Percy A. Martin (Univ. of North Carolina Press, 1939, págs. 72-83; Alan K. Manchester, "Paradoxal Pedro – First Emperor of Brazil", H. A. H. R. xii (1932), págs. 179-86; *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol. I, *O Brasil Monárquico. O Processo de Emancipação* (São Paulo, 1962).

facto ab-rogado e anulado por um acontecimento que abole totalmente o caráter colonial dos Brasis". Além do mais, Canning podia argumentar com justiça que todo o comércio português de escravos através do Atlântico tornara-se, a partir do momento em que Brasil e Portugal se tinham separado, *ipso facto* ilegal: transportar escravos para territórios fora do império português tinha sido proibido desde 1761; pelo artigo 4 do tratado de 1815, Dom João comprometia-se especificamente a não permitir que a bandeira portuguesa fosse usada no comércio de escravos exceto com o objetivo de suprir de mão-de-obra "as possessões transatlânticas pertencentes à Coroa Portuguesa";[2] e o artigo 1 da Convenção Adicional de 1817 tinha definido como ilícito o comércio praticado por navios portugueses para portos fora dos domínios da Coroa Portuguesa. O Duque de Palmela, agora chefe do governo português em Lisboa, parecia disposto a concordar com Canning: "a hora de pressionar pela total abolição sob a bandeira portuguesa", disse em particular a Edward Ward, encarregado de negócios britânico, em julho de 1823, "talvez esteja próximo", e no mês de março seguinte ele concordou com Edward Thornton, o ministro britânico, que "Portugal não podia ter interesse nele [o comércio de escravos], no caso da independência do Brasil".[3] Mas como admitir que o comércio de escravos estava de fato abolido nos termos dos tratados vigentes implicaria reconhecer a independência do Brasil, o governo português considerou que tal concordância seria, naquele momento, prematura. No que se referia a Canning, porém, o ponto tinha sido ganho: o comércio para o Brasil praticado por mercadores portugueses em navios portugueses era finalmente ilegal tanto ao sul como ao norte do Equador. Ademais, ele sustentava que a Marinha Real tinha o direito de suprimi-lo, já que o artigo II do tratado de 1815 expressamente isentava de interferência britânica aqueles navios portugueses que

2 Canning para Ward (Lisboa), nº 8, 18 de outubro de 1822, impresso em C. K. Webster, ed., *Britain and the Independence of Latin America, 1812-1830. Select Documents from the Foreign Office Archives* (Londres, 1938), ii. 234-5. Ver também Canning para Wellington, 15 de outubro, impresso nos *Despatches*, de Wellington, i. 358; Canning para Wilberforce, 19 de outubro, 24 de outubro, *Canning Papers*, 80a. Canning disse a Bathurst, Secretário para a Guerra e as Colônias, que as instruções para navios de patrulha relativas a navios de escravos de bandeira portuguesa não deveriam ser muito retardadas depois de Wellington ter reportado de Verona sobre a questão do comércio de escravos, 6 de dezembro de 1822, *Canning Papers*, 106.

3 Ward para Canning, 20 de julho de 1823, Particular, *Canning Papers*, 132; Thornton para Canning, 8 de março de 1824, F. O. 63/285; ver também Bandinel, *Some account of the trade in slaves*, págs. 157-8.

comerciavam com domínios portugueses ao sul do Equador *somente na medida em que o comércio fosse permitido por lei e por tratado*.

Portanto, no que dizia respeito ao comércio brasileiro de escravos, a independência do Brasil parecia constituir um valioso passo adiante. Mas, pelo menos a curto prazo, representava também dois passos para trás? A Grã-Bretanha estava agora confrontada com um novo estado, possivelmente mais profundamente envolvido no comércio do que qualquer outro – o Brasil era certamente o maior importador restante de escravos africanos – e que não tinha qualquer tipo de compromisso de aboli-lo. Brasileiros natos e portugueses que tinham assumido a nacionalidade brasileira poderiam legalmente comerciar escravos para o Brasil – mesmo ao norte do Equador – sem qualquer receio de interferência das autoridades brasileiras ou da Marinha britânica. A bandeira portuguesa poderia ser em breve eliminada do comércio, mas os comerciantes portugueses – na verdade os comerciantes de todas as nacionalidades – certamente se aproveitariam, onde necessário, da nova bandeira brasileira para evitar busca e captura por navios de guerra britânicos. Para que todos os esforços diplomáticos da Grã-Bretanha desde 1807 não fossem anulados, era essencial persuadir o Brasil a proibir o comércio e a assinar com a Grã-Bretanha um tratado que o coibisse. Canning tinha plena consciência de que, em circunstâncias normais, negociações com o Brasil para a abolição do comércio de escravos poderiam ser prolongadas e, ao final, infrutíferas: Portugal tinha resistido durante quinze anos à persuasão e às ameaças britânicas porque o comércio servia aos seus interesses *coloniais*; o Brasil, para o qual aquele comércio era parte integrante da sua economia *doméstica*, provavelmente se mostraria ainda mais intransigente. Mas, da mesma forma que a Grã-Bretanha tinha extraído de um Portugal extremamente relutante acordos contra o comércio de escravos – por limitado que fosse o alcance deles – como preço do apoio britânico durante os anos de guerra e dos que imediatamente se lhe seguiram, também a preeminência da Grã-Bretanha na Europa e no mundo em geral – e a sua influência sobre Portugal em particular – pareciam agora oferecer-lhe uma oportunidade de arrancar concessões de um Brasil ainda mais relutante. O novo governo brasileiro estaria ansioso por assegurar o reconhecimento internacional da independência do país e isso, como Canning imediatamente percebeu, "poria o Brasil à nossa mercê no tocante à

continuação do comércio de escravos"; o Brasil estava agora em posição de ter de "pedir a outras nações um reconhecimento ao qual podem ser apensas as condições que aquelas nações considerem adequadas, e especificamente, uma renúncia ao comércio de escravos".[4]

Apesar da profunda convicção do rei George IV e de muitos membros arquiconservadores do Gabinete de que o princípio da legitimidade não devia ser violado por um reconhecimento excessivamente apressado de regimes revolucionários do Novo Mundo, o governo britânico estava-se movendo lentamente no sentido de reconhecer diversas repúblicas hispano-americanas – pelo menos aquelas cuja independência *de facto* da Espanha era agora inquestionável e com as quais a Grã-Bretanha tinha estreitos vínculos comerciais. O reconhecimento era, como dissera Castlereagh pouco antes da sua morte, apenas "uma questão de tempo, não de princípio". Canning tinha ainda mais simpatia do que seu predecessor por uma política de reconhecimento dos estados americanos independentes – que agora incluía o Brasil.[5] Apesar disso, ele instruiu Wellington, que chefiava a delegação britânica em Verona, a assegurar às Potências Aliadas que "nenhum estado do Novo Mundo que não tenha abolido franca e completamente o comércio de escravos será reconhecido pela Grã-Bretanha".[6] A maioria dos novos estados hispano-americanos, cujo interesse no comércio de escravos tinha sido relativamente pequeno, há muito demonstrara sua disposição de aboli-lo – e isso era mais um argumento a favor do seu reconhecimento.[7] O Brasil ainda não o tinha feito. Já em 30 de setembro de 1822, escrevia Canning a Wellington, "é desnecessário observar que ... o reconhecimento [do Brasil] só pode ser comprado com

4 Canning para Wellington, 15 de outubro de 1822, dois despachos separados impressos nos *Despatches*, de Wellington, i. 355, 358.

5 Sobre as políticas de Castlereagh e Canning em relação à independência latino-americana em geral, ver Webster, *Britain and the Independence of Latin America*, i. introdução.

6 Canning para Wellington, no. 4, 27 de setembro de 1822, impresso em Webster ii. 74; citado em King, H. A. H. R. (1944), pág. 391.

7 Quando, em 1823, Canning finalmente enviou cônsules e comissários para avaliar se distintos estados hispano-americanos estavam maduros para o reconhecimento, sempre, além das questões sobre a independência *de facto* do novo estado, indagava: "ele abjurou e aboliu o comércio de escravos?" (Instructions, 10 de outubro de 1823, impresso em Webster, i. 433). Os primeiros três estados com os quais a Grã-Bretanha firmou tratados de comércio recíproco que incluíam o reconhecimento – Buenos Aires (fevereiro de 1825), Colômbia (abril de 1825) e México(dezembro de 1826) – o tinham todos feito; artigos-padrão contra o comércio de escravos foram incorporados aos tratados. Ver King H. A. H. R. (1944), págs. 391-3.

uma franca renúncia ao comércio de escravos".[8] Um mês mais tarde ele disse a William Wilberforce, que tinha tido o hábito de corresponder-se regularmente com Lord Castlereagh sobre questões referentes ao comércio de escravos e agora transferira sua atenção para o sucessor de Castlereagh, que esperava receber do Brasil, a qualquer dia, um pedido de reconhecimento da sua independência. "Estaremos justificados", pergunta-se ele, "em fazer da abolição do comércio de escravos uma condição *sine qua non* de tal reconhecimento?", e concluía, "inclino-me a achar que sim", embora, em vista dos interesses comerciais britânicos no Brasil, ele achasse que seria necessário agir "com cautela e atenção" e satisfazer "tanto as preocupações comerciais como as morais do país". Pressionado por Wilberforce a esclarecer sua posição, Canning inclinava-se a concordar com ele que o Brasil (considerado por Wilberforce como "o próprio filho e campeão do comércio de escravos, não o comércio de escravos personificado") devia ser "purgado de sua impureza antes que o abracemos"; possivelmente prevendo a pressão dos círculos comerciais pelo reconhecimento incondicional, entretanto, não estava preparado para dar a Wilberforce, à guisa de garantia, mais do que uma promessa de que "o comércio de escravos não será *estabelecido* por um novo tratado, mesmo que não possa ser extinto por um", isto é, um Brasil independente teria de concordar, pelo menos, em aceitar as restrições impostas ao comércio de escravos pelos tratados sobre ele pactuados com Portugal quando a corte portuguesa estava no Rio de Janeiro.[9]

No começo de novembro, Canning foi procurado por um agente brasileiro, General Felisberto Caldeira Brant Pontes (o futuro Marquês de Barbacena), que tinha estado em Londres desde junho de 1821, promovendo os interesses do príncipe regente, Dom Pedro. Brant tinha recentemente recebido instruções, datadas de 12 de agosto de 1822, para entrar em negociações para o reconhecimento da autoridade separada de Dom Pedro.[10] Por meio dos bons ofícios do Barão de

8 Canning para Wellington, 30 de setembro de 1822, impresso nos *Despatches*, de Wellington, i. 329.

9 Canning para Wilberforce, 24 de outubro de 1822, impresso em *Correspondence of William Wilberforce*, ed. por R. I. e S. Wilberforce (2 vols., Londres, 1840), ii. 466; Wilberforce para Canning, 25 de outubro de 1822, *Canning Papers*, 80 a; Canning para Wilberforce, 31 de outubro de 1822, impresso em *Despatches*, de Wellington, i. 474.

10 12 de agosto de 1822, *Instructions*, A. D. I. i. 9. Ver Caio de Freitas, *George Canning e o Brasil*, i. 338-40, 344-6. As instruções seguiram-se ao manifesto de Dom Pedro, de 6 de agosto, impresso nos *Despatches*, de Wellington, i. 439-48.

Neumann, encarregado de negócios da Áustria, o General Brant, *agindo como pessoa privada*, conseguiu um encontro com Canning para sexta-feira, 8 de novembro, no qual ressaltou os benefícios mútuos que decorreriam de um pronto reconhecimento da independência do Brasil pela Grã-Bretanha. Embora mostrando grande interesse no que Brant tinha a dizer, Canning deixou claro que não tinha liberdade para agir como quisesse naquela matéria: como ocorria com as novas repúblicas hispano-americanas, tanto o rei como o Gabinete teriam de ser consultados, e a reação de Portugal, velho aliado da Grã-Bretanha, bem como de outras potências européias, teria de ser cuidadosamente considerada. Havia um obstáculo adicional, acrescentou Canning: o envolvimento do Brasil no comércio de escravos. Ora, Brant era pessoalmente contrário ao comércio de escravos, por motivos tanto econômicos e sociais como morais, e vários meses antes tinha sugerido a José Bonifácio de Andrada e Silva que uma oferta de abolir o comércio num período determinado (ele tinha em mente quatro anos) poderia ser de imensa ajuda: a Grã-Bretanha, achava ele, estaria quase certamente disposta a pagar uma substancial indenização e poderia até facilitar o acesso do açúcar brasileiro ao seu mercado doméstico; além disso, o governo brasileiro poderia, convenientemente, deixar que recaísse sobre os ingleses o ódio decorrente de uma medida tão impopular como a abolição.[11] Já agora parecia, com base na sua discussão com Canning, que a abolição facilitaria também o reconhecimento pela Grã-Bretanha. Brant ainda não tinha, entretanto, recebido instruções sobre esse ponto e contentou-se em observar que, na sua opinião, nem Dom Pedro nem José Bonifácio, em contraste com a maioria dos brasileiros, desejava a continuação do comércio de escravos e poderiam até estar preparados para aboli-lo completamente *em troca do reconhecimento*. Logo que ele fez tal sugestão, reportou Brant, a atitude de Canning mudou totalmente – a completa e imediata abolição do comércio era, afinal, mais do que ousara esperar – e pediu a Brant que pusesse imediatamente por escrito o seu pedido de reconhecimento.[12] No dia seguinte (9 de novembro), Brant assim fez, incluindo na sua lista de razões pelas quais a Grã-Bretanha deveria considerar o reconhecimento

---

11 Brant para José Bonifácio, 6 de maio de 1822, impresso em *Publicações do Arquivo Nacional*, vii (1907), págs. 245-6.

12 Brant para José Bonifácio, 12 de novembro de 1822, A. D. I. i. 198-9; também Hipólito José da Costa para José Bonifácio, nº 3, 12 de novembro de 1822, A. D. I. i. 203-5.

o fato de que os brasileiros, "vendo-se honrados e favorecidos pela Grã-Bretanha na sua hora de necessidade ... procurariam por todos os meios mostrar o seu apreço, e nenhum seria tão adequado quanto a abolição do comércio de escravos". Em qualquer outra ocasião, continuava Brant, a abolição seria impossível, mas "nas circunstâncias presentes, talvez seja fácil, com ligeiras modificações"; a resistência popular à medida seria presumivelmente enfraquecida "por motivos de gratidão" se o Brasil obtivesse imediatamente o reconhecimento da sua independência.[13] Canning e Brant encontraram-se novamente na quinta-feira seguinte (14 de novembro), quando, segundo este último, Canning disse que, se Brant pudesse garantir que Dom Pedro aboliria o comércio de escravos em troca do reconhecimento, ele poderia quase afirmar que a Grã-Bretanha reconheceria o Brasil imediatamente. Brant foi, entretanto, obrigado a dizer que não estava em condições de garantir nada, embora estivesse preparado a apostar que, se o reconhecimento estivesse para ser concedido – e especialmente se a Grã-Bretanha concordasse também com a importação de açúcar brasileiro –, o comércio de escravos poderia cessar inteiramente *dentro de quatro anos*.[14] Uma segunda carta dando a sua opinião sobre a questão do reconhecimento (em termos quase idênticos ao de 9 de novembro) foi submetida a Canning depois do encontro.[15] No sábado seguinte (16 de novembro), realizou-se ainda um outro encontro, no qual Canning novamente insistiu em vincular o reconhecimento ao fim do comércio de escravos. Mas Brant afirmou que o reconhecimento deveria ser incondicional, embora ele ainda acreditasse que, em compensação, o comércio de escravos quase certamente seria abolido dentro de quatro anos.[16]

Em cada um desses encontros Canning enfatizara estar expressando suas próprias opiniões pessoais a alguém que, no que lhe dizia respeito, era um particular. Nesse ínterim, tinha, entretanto, decidido apresentar o assunto ao Gabinete. As propostas de Brant pareciam oferecer uma oportunidade notável – na verdade, única – de assegurar a completa abolição do comércio brasileiro de escravos. E essa possibilidade,

13 Brant para Canning, 9 de novembro, anexo a Brant para José Bonifácio, 12 de novembro de 1822, A. D. I. i. 200-3.

14 Brant para José Bonifácio, 16 de novembro de 1822, A. D. I. i. 208-9.

15 Brant para Canning, 14 de novembro, anexa a *ibid*. Também impressa (em inglês) nos *Despatches*, de Wellington, i. 573-5 (texto completo) e Webster, ii. 393 (excertos).

16 Brant para José Bonifácio, 17 de novembro de 1822, A. D. I. i. 209.

juntamente com a continuada existência da monarquia no Brasil, deveria, achava Canning, ajudar a reconciliar os membros mais reacionários do Gabinete *Tory* com o reconhecimento imediato da antiga colônia de Portugal, o qual por sua vez deveria facilitar o pronto reconhecimento das repúblicas hispano-americanas mais estáveis – outro dos objetivos de Canning. Ele escreveu a Lorde Liverpool, o primeiro-ministro, que a carta de Brant de 14 de novembro era "uma das melhores, para o fim a que se destina, que jamais li".[17] Em 15 de novembro, um longo memorando foi circulado entre os membros do Gabinete sobre a necessidade do reconhecimento britânico de certos estados do Novo Mundo. A respeito do Brasil, como no caso das repúblicas hispano-americanas, foi dada certa proeminência a considerações comerciais. Mas não havia, indagava Canning, "um motivo mais forte e direto para se desejar poder reconhecer o Brasil?" – assegurar em compensação a abolição do comércio de escravos. "A questão singularmente importante que pesa sobre este país é a do comércio de escravos. O grande mercado do comércio legal de escravos é o Brasil. A continuação daquele comércio legal de escravos é a cobertura e o pretexto de todo o comércio que é praticado ilegalmente e em violação da lei e dos tratados." O fracasso nada inesperado do Duque de Wellington em conseguir, em Verona, acordo sobre uma ação conjunta das grandes potências contra o comércio serviu para ressaltar o fato de que "a desistência voluntária do comércio de escravos pelo Brasil é a única possibilidade de sua abolição total e final". As propostas de Brant, prosseguia Canning, sugeriam que poderia ser possível pôr fim ao comércio brasileiro em compensação pelo reconhecimento da independência do Brasil, desde que eles agissem imediatamente. Se a Grã-Bretanha não fizesse nada, acrescentava Canning, eles poderiam perder irrevogavelmente

> uma oportunidade de efetuarem o maior bem moral de que a sociedade humana pode hoje beneficiar-se, de se livrarem da discussão mais desconcertante de quantas têm embaraçado os Conselhos deste país e finalmente de salvarem da completa ruína as nossas próprias colônias nas Índias Ocidentais. Para *elas* não há, seguramente, perspectiva de salvação senão pela abolição geral do comércio de escravos – e este só pode ser abolido através do Brasil.

17 Canning para Liverpool, 16 de novembro de 1822, *Canning Papers*, 70. Também Canning para Liverpool, 18 de novembro, *ibid.*

Ele, portanto, propunha que, tão pronto Brant recebesse plenos poderes, fosse dada a ele (Canning) autorização para negociar um tratado sobre a base de "um reconhecimento da nossa parte (adequadamente qualificado com respeito aos direitos do rei de Portugal) do governo separado e independente do Brasil; e de um compromisso da parte do príncipe regente do Brasil de abolir absoluta e totalmente (num prazo a ser especificado) o comércio brasileiro de escravos".[18]

Poucos dias mais tarde, acreditando que Canning estava ansioso por reconhecer o Brasil e satisfeito com as garantias que lhe tinham sido dadas sobre a questão do comércio de escravos, Brant deixou saber que estava de fato autorizado a firmar um tratado pelo qual a Grã-Bretanha reconheceria o Brasil. Canning imediatamente convidou-o a ir ao Foreign Office na terça-feira, 19 de novembro, imediatamente antes de uma reunião de Gabinete convocada para discutir justamente essa questão.[19] Nessa ocasião, Lorde Liverpool também se juntou às discussões e, segundo Brant, tanto Canning como Liverpool novamente insistiram em que o reconhecimento do Brasil e a mediação com Portugal (para a suspensão de todos os planos de uma expedição contra o Brasil e a retirada de todas as tropas portuguesas lá existentes) deveriam estar estreitamente ligadas à abolição *"dentro em mui curto prazo"*. Quando Brant respondeu que não tinha autoridade para entrar em qualquer acordo nessas linhas, Lorde Liverpool aparentemente convidou-o a seguir o procedimento normal de firmar um acordo provisório *sub spe rati*. Ainda assim, Brant hesitou e o resultado foi os ministros britânicos declararem que nada mais podia ser feito e que a questão teria de ser transferida para o Rio de Janeiro.[20]

Por mais de uma semana Brant permaneceu atormentado pela indecisão, lamentando o fato de não ter recebido instruções claras, apesar de ter advertido José Bonifácio pela primeira vez, mais de seis meses antes, que o comércio de escravos poderia tornar-se uma questão

18 15 de novembro de 1822, Memorando de Gabinete, *Canning Papers*, 131. Excertos impressos em Webster, ii. 393-8. Ver também Caio de Freitas, *op. cit*., i. 349-52.

19 Canning para Liverpool, 18 de novembro de 1822, *Canning Papers*, 70; Hipólito para José Bonifácio, nº 5, 18 de novembro de 1822, A. D. I. i. 212-13.

20 Brant para José Bonifácio, 20-30 de novembro de 1822, A. D. I. i. 216-21; Hipólito para José Bonifácio, nº 6, 30 de novembro de 1822, A. D. I. i. 213-16. Havia claramente alguma confusão sobre o que os ministros britânicos estavam exigindo. Enquanto Brant recordava que eles tinham pedido a abolição *"dentro em mui curto prazo", Hipólito em seu despacho referia-se à abolição "dentro em dous anos"* e, noutro ponto, *"dentro um ano"*.

fundamental nas negociações com a Grã-Bretanha. Ele parecia ter tido uma excelente oportunidade de assegurar um firme compromisso da Grã-Bretanha de reconhecer a independência brasileira, mas, para isso, uma condição *sine qua non* era claramente uma promessa igualmente categórica do Brasil em relação à abolição do comércio de escravos; o que quer que ele decidisse fazer, arriscava-se de ser acusado ou de retardar o reconhecimento ou de comprometer o governo brasileiro numa questão muito delicada. Depois de consultar Hipólito José da Costa, editor do *Correio Braziliense* (um jornal em língua portuguesa publicado em Londres desde 1808) e abolicionista bem conhecido, que também tinha sido instruído a atuar em favor do príncipe regente, Brant decidiu, em 28 de novembro, aceitar a proposta britânica de um acordo a ser assinado *sub spe rati*: tal instrumento sempre poderia, decidiu, ser rejeitado por Dom Pedro se este assim julgasse adequado. Canning, entretanto, declarou estar esperando por uma resposta a um recente despacho enviado a Lisboa – que Brant e Hipólito entenderam significar que Canning decidira afinal retardar o reconhecimento em deferência a Portugal.[21] De fato, o oposto era a verdade: em 21 de novembro, dois dias depois de o Gabinete ter discutido a questão, Canning instruíra Edward Ward em Lisboa a explicar ao governo português que, embora não tivesse sido assumido compromisso de qualquer natureza com o governo brasileiro, tinham surgido circunstâncias que poderiam tornar oportuno para a Grã-Bretanha "reconhecer mais ou menos formalmente o estabelecimento *de facto* do novo governo brasileiro"; cabia entender, porém, que isso de nenhuma maneira deveria ser interpretado como significando que o governo britânico estivesse abrindo mão do seu interesse e desejo, igual e imparcial, de manter relações amistosas com ambos os reinos, nem que isso impedisse um ajuste amigável entre as duas nações, que preservasse as coroas dos dois reinos para a Casa de Bragança.[22] No fim de novembro, entretanto, chegaram notícias de que, em 12 de outubro, Dom Pedro tinha sido proclamado imperador do Brasil, um título de conotações populares, napoleônicas, que sugeriam um protesto contra o princípio da legitimidade e uma afirmação de superioridade sobre o rei de Portugal, e que, ademais, parecia incoerente com a declaração

21 Brant para José Bonifácio, 20-30 de novembro de 1822; Hipólito nº 6; Hipólito para Brant, 21 de novembro de 1822, anexo a Hipólito nº 6.

22 Canning para Ward, nº 14, 21 de novembro de 1822, impresso em Webster, ii. 235-6.

anterior de Dom Pedro de que pretendia conservar a monarquia no Brasil. À luz dessa notícia, Canning sentiu-se compelido a declarar uma "pausa" nas discussões com Brant até ter a possibilidade de estudar a intenção e sentido reais da proclamação e seu efeito sobre a situação interna do Brasil, sobre a atitude de Portugal e das outras potências européias e sobre os *tories* extremados do Gabinete que, embora sem rejeitar liminarmente a idéia de um pronto reconhecimento, certamente já tinham prevenido Canning para agir com cautela. Quando, no começo do ano seguinte, Canning novamente se dera por satisfeito de que a nova ordem no Brasil estava bem estabelecida e era aceita pela esmagadora maioria do povo, concordou em retomar o fio das negociações com o General Brant – apenas para descobrir que ele não tinha recebido novas instruções sobre a questão do comércio de escravos e que, na verdade, em conseqüência das mudanças políticas ocorridas no Brasil desde agosto, havia agora alguma dúvida quanto às suas credenciais como agente brasileiro em Londres.[23] Canning, portanto, deu seguimento à proposta de transferir as conversações para o Rio de Janeiro, onde, depois do regresso da corte portuguesa para Lisboa, a Grã-Bretanha era representada pelo seu cônsul-geral, Henry Chamberlain, que Canning considerava como "uma espécie de encarregado de negócios".

Em 15 de fevereiro de 1823, Chamberlain foi instruído por Canning a informar o governo brasileiro de que o reconhecimento seria "principalmente uma questão de tempo" se não fosse por "uma consideração que foi claramente exposta ao General Brant como uma determinante na política britânica" – a abolição do comércio de escravos. A Grã-Bretanha não estava preparada para reconhecer um estado "distinto de todos os outros na vasta extensão do Novo Mundo pela sua adesão solitária ao comércio de escravos". Canning então prosseguia: "Que o governo brasileiro nos anuncie sua renúncia [ao comércio] e, o Senhor de Andrada pode confiar, aquela simples e única condição decidirá a disposição deste país e facilitará grandemente o estabelecimento de uma amizade e o intercâmbio cordiais entre a Grã-Bretanha e o Brasil". Chamberlain foi autorizado a dizer a José Bonifácio – em confiança –

23 Hipólito, nº 7, 15 de dezembro de 1822, A. D. I. i. 223-4; Brant nº 8, 15 de janeiro de 1823, A. D. I. i. 234-7; Canning para Chamberlain (Rio), nº 5, 15 de fevereiro de 1823, Secreto, impresso em Webster, i. 220-1. Ver também Brant nº 30, 6 de maio, nº 36, 1 de junho, nº 42, 1 de julho de 1823, A. D. I. i. 252, 264, 271.

que, "se o reconhecimento do novo Império for objeto de interesse para o seu soberano, o senhor está convencido de que o melhor caminho para alcançá-lo é através de um oferecimento da parte do Brasil de que consentirá em renunciar ao comércio de escravos".[24] Nisto, a primeira declaração *oficial* da sua posição sobre o assunto da abolição e do reconhecimento, Canning estava muito menos disposto a se comprometer e muito mais ambíguo do que tinha sido três meses antes, nas conversas que tivera com Brant (a acreditar-se nos relatos do próprio Brant). Canning estava agora oferecendo oficialmente reconhecer o Brasil em troca da abolição? Ou estava dizendo apenas que a abolição era um passo preliminar necessário, uma condição *sine qua non* para o reconhecimento? À primeira vista, parece que, usando o reconhecimento como isca, Canning estava tentando obter um compromisso prévio do Brasil de que aboliria o comércio de escravos ao mesmo tempo em que cuidadosamente evitava qualquer promessa firme de reconhecimento, em todo caso imediato. Por outro lado, é interessante notar que ele disse a Lorde Liverpool ter instruído Chamberlain a sugerir a Andrada que submetesse à Grã-Bretanha "um tratado ... com base em uma abolição". E continuava sugerindo que eles poderiam empregar utilmente os serviços de Lorde Amherst, que faria proximamente uma parada no Rio de Janeiro a caminho da Índia, onde devia assumir o posto de governador-geral. Canning achava que a visita de Amherst ofereceria uma oportunidade adicional para encorajar Dom Pedro pessoalmente e o governo brasileiro em relação ao "projeto que quase tínhamos concluído com Brant [*sic*]", sem provocar qualquer atenção em Londres.[25] Lorde Liverpool concordou ser uma oportunidade que não se devia perder.[26] No caso, porém, talvez porque não estivesse confiante de que o Gabinete apoiaria plenamente as suas ações, as instruções de Canning para Amherst foram ainda mais ambíguas do que as que dera a Chamberlain. Ele deveria deixar absolutamente claro no Rio de Janeiro que todas as relações anglo-brasileiras futuras dependiam da questão da abolição: "toda a diferença quanto à maneira pela qual se verá neste país uma estreita ligação com o novo governo do Brasil depende de uma consideração singular – se aquele governo proclamará ou não a abolição do comércio de escravos".

24 Canning nº 5, Secreto.

25 Canning para Liverpool, 17 de fevereiro de 1823, Secreto, *Canning Papers*, 70.

26 Canning para Amherst, nº 1, 18 de fevereiro de 1823, *Canning Papers*, 80.

Ele deveria explorar a insegurança do novo estado e sua ansiedade em garantir favores britânicos, fazendo saber que, se o Brasil concordasse em abolir o comércio imediatamente, a Grã-Bretanha faria tudo que estivesse ao seu alcance para assegurar que se chegasse a um ajuste satisfatório com Portugal e que a independência do Brasil fosse geralmente reconhecida ("uma vez que aquele sacrifício tenha sido francamente oferecido, todos os arranjos serão comparativamente fáceis"). Ademais, quando da revisão, dentro de dois anos, do tratado de comércio de 1810, a Grã-Bretanha poderia sentir-se disposta a revê-lo "com base em princípios menos desvantajosos para o comércio brasileiro". O governo brasileiro deveria, portanto, dar plenos poderes ao seu agente em Londres para entrar em "um arranjo, do qual a renúncia ao comércio de escravos será a primeira condição, e em todas as outras condições sobre as quais será o mais entranhado desejo da Grã-Bretanha consultar, com base em princípios de justa reciprocidade, o bem-estar e a prosperidade das duas nações".[27] Caso o governo brasileiro se mostrasse obstinado, Amherst era instruído a evitar qualquer sugestão de ameaça ou intimidação, mas a preveni-lo das conseqüências de uma recusa: "um objetivo tão desejável deve ser realizado, de preferência, por ato voluntário do governo brasileiro *e em antecipação ao desejo da Grã-Bretanha*, sem que a questão de obter dele a concessão *por outros meios* se torne jamais matéria de deliberação conjunta com os Gabinetes da Europa" (itálicos de L. Bethell).[28]

No começo de 1823, o imperador do Brasil, Dom Pedro, e seu principal ministro, José Bonifácio, foram confrontados com um grande dilema. Tinham plena consciência da necessidade urgente de conseguirem o reconhecimento da independência do país, tanto como meio de prevenir qualquer tentativa de Portugal, encorajado e possivelmente ajudado pelas potências da Santa Aliança, de restabelecer a sua autoridade como para evitar a instabilidade e a desintegração internas

27 Canning para Amherst, nº 1, 28 de fevereiro de 1823, Conf., F. O. 84/24.

28 Canning para Amherst, nº 2, 28 de fevereiro de 1823, F. O. 84/24. Examinei em algum detalhe a questão de se, em 1822-23, Canning fez ou não uma oferta direta de reconhecimento imediato da independência do Brasil em troca da abolição do comércio de escravos porque no passado ela foi objeto de certa controvérsia: ver, por exemplo, Manchester, *British Preeminence in Brazil*, págs. 211, 213; Manchester, "The Rise of the Brazilian Aristocracy", H. A. H. R. xi (1931) págs. 141-5; Calógeras, *A Política Exterior do Império*, i. 346; Antônio Augusto de Aguiar, *A Vida do Marquês de Barbacena* (Rio de Janeiro, 1896), pág. 37; Webster, *Britain and the Independence of Latin America*, i. 58.

(havia elementos separatistas e republicanos, bem como lealistas, no norte e no sul do país). O fracasso em colocar fora de qualquer dúvida possível a autoridade do Imperador podia ter graves conseqüências políticas para o Brasil. O pronto reconhecimento e o apoio da Grã-Bretanha, cuja Marinha controlava o Atlântico, cujo capital e comércio sustentavam o novo império e que, além disso, exercia grande influência sobre Lisboa, seriam claramente decisivos. Conforme Brant escreveria de Londres em julho, "com a amizade da Inglaterra, teremos o resto do mundo a nosso dispor ... não será necessário mendigar o reconhecimento de qualquer outra potência, pois todas quererão a nossa amizade".[29] Com base nos despachos anteriores de Brant, Dom Pedro e José Bonifácio tinham ficado com a clara impressão que o governo britânico tinha oferecido reconhecer o Brasil *imediatamente* – mas só se o governo brasileiro concordasse ao mesmo tempo em abolir o comércio de escravos. Como, raciocinaram eles, havia uma clara possibilidade de que a Grã-Bretanha suprimisse o comércio pela força se o Brasil não se dispusesse a cooperar, não seria oportuno concordar com as exigências britânicas e assim assegurar em troca algum benefício?

Como Brant indicara em suas discussões com Canning em Londres, tanto José Bonifácio como Dom Pedro pessoalmente detestavam a instituição da escravatura e estavam muito mais favoravelmente dispostos em relação à abolição do comércio que a sustentava do que estivera qualquer governo português. Para José Bonifácio e, na verdade, para outras figuras eminentes da "Geração da Independência", influenciadas pelas idéias liberais do Iluminismo europeu e pelas teorias dos economistas clássicos, a escravidão tinha perdido a sua razão de ser tanto moral como econômica. Não apenas a consideravam uma afronta ao direito natural e aos direitos humanos, mas, a longo prazo, o sistema escravista (José Bonifácio chamou-o de "câncer do estado" e "gangrena da nossa prosperidade") era percebido como menos produtivo do que um baseado no trabalho livre. Ademais, como amplamente demonstrado pelos acontecimentos em São Domingos (e seu impacto em todo o mundo escravagista não pode ser exagerado), a existência em qualquer sociedade de um grande número de escravos africanos representava uma séria ameaça à segurança interna; na opinião de José Bonifácio, "a

29 Brant para José Bonifácio, 5 de julho de 1823, citado em Manchester, *British Preeminence*, pág. 193.

sua [da população branca] segurança bem como os seus interesses exigem que o número [de escravos] não seja aumentado." Finalmente, os novos líderes do Brasil, como seus homólogos nos Estados Unidos cinqüenta anos antes, achavam difícil conciliar, de um lado, liberdade e independência com, de outro, um sistema econômico e social neocolonial, baseado na escravidão e no comércio de escravos. A independência brasileira, entretanto, tinha sido conquistada de forma relativamente pacífica (em contraste com a da América espanhola), sem qualquer desordem econômica e social, e o sistema de agricultura extensiva para a produção de açúcar, algodão, tabaco, café e outros produtos tropicais para o mercado internacional, totalmente dependente da mão-de-obra escrava, nunca tinha estado mais firmemente estabelecido nem sido mais fundamental para a economia brasileira como um todo. A população do Brasil era então de quase 4 milhões, entre um quarto e um terço dos quais eram escravos – três quartos deles concentrados na Bahia, em Minas Gerais, Rio de Janeiro (província e capital), Pernambuco, Maranhão e Espírito Santo.[30] Além do seu papel como fornecedor de mão-de-obra para a expansão econômica futura, o comércio transatlântico de escravos era essencial, como sempre tinha sido, como único meio de renovar a população escrava existente (a importação anual de escravos no Brasil tinha crescido de 15.000, 20.000 no começo do século para 30.000, no começo da década de 1820).[31] "A mortalidade anual em muitas plantações de açúcar é tão grande," escreveu Charles Pennell, cônsul britânico na Bahia, em 1827, "que a menos que seu número seja aumentado a partir do exterior, toda a população escrava se extinguiria no curso de uns vinte anos; os proprietários agem com base no cálculo de que é mais barato comprar escravos homens do que criar crianças negras".[32] Até que se tornou possível recrutar imigrantes europeus livres em grande

30 Stanley J. Stein, *Vassouras: A Brazilian Coffee County, 1850-1900* (Harvard Univ. Press, 1957), pág. 295: "População livre e escrava do Brasil por província, 1823 e 1872".

31 No seu livro *Notices of Brazil in 1828 and 1829* (2 vols., Londres, 1830), ii. 322, o Rev. R. Walsh dá os seguintes números de desembarques de escravos na área do Rio de Janeiro: 1822, 27.363; 1823, 20.349; 1824, 29.503; 1825, 26.254. As seguintes estimativas de escravos desembarcados durante os anos 1822-5 foram tiradas dos relatórios trimestrais enviadas ao Foreign Office por cônsules britânicos no Brasil. Rio de Janeiro: 1822, 28.246; 1823, 18.922; 1824, 26.712; 1825, 25.769. Bahia: 1822, 7.656; 1823, 2.672; 1824, 3.137; 1825, 3.840. Números menores de escravos foram desembarcados também em Pernambuco e no Maranhão, mas as cifras são incompletas. Ver também Afonso de E. Taunay, *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil* (São Paulo, 1941), págs. 275-6.

32 Pennell para Canning, 9 de janeiro de 1827, F. O. 84/71.

número – "os pobres, os desventurados, os industriosos da Europa", como José Bonifácio os chamava – a agricultura brasileira não tinha fonte alternativa de mão-de-obra. Poucos brasileiros, mesmo entre os de opinião esclarecida, acreditavam que a abolição imediata do comércio de escravos poderia ser senão um desastre econômico e, como uma grande proporção da receita do governo provinha dos direitos sobre a importação de escravos e sobre a exportação da produção escrava, também financeiro. Ademais, era de esperar que os fazendeiros* brasileiros – a maioria dos quais, acreditava Henry Chamberlain, já reconhecia que seria impossível que o comércio continuasse indefinidamente, mas esperavam que ele durasse pelo menos outros dez ou vinte anos[33] – resistissem fortemente a qualquer movimento no sentido da abolição no futuro imediato. Limitadas concessões anteriores à Grã-Bretanha, constantes dos tratados de 1810, 1815 e 1817, as quais a corte portuguesa temporariamente residente no Brasil tinha feito em compensação pelo apoio britânico aos interesses portugueses na Europa, tinham sido feitas à custa de interesses brasileiros e os proprietários rurais do país, especialmente no Nordeste, que era mais diretamente afetado pela proibição do comércio ao norte do Equador, delas se haviam profundamente ressentido. Na verdade, pode-se argumentar que uma importante razão pela qual os proprietários de terra e os senhores de escravos brasileiros tinham dado seu apoio a uma monarquia independente no Brasil era precisamente porque viam a independência como um meio de escapar à incessante pressão da Grã-Bretanha sobre Portugal pela completa e imediata abolição do comércio de escravos. Foi à luz de tais considerações que Dom Pedro e José Bonifácio calcularam que os riscos políticos que provavelmente decorreriam de uma abolição prematura seriam ainda maiores do que os que poderiam resultar do não-reconhecimento: eles se veriam defrontados pelos mais poderosos interesses econômicos do país e, embora pudessem resistir à pressão exercida pelos mercadores (a maioria dos quais era de portugueses), alienar os grandes fazendeiros brasileiros podia pôr em perigo a estabilidade e talvez a própria existência do novo regime.

---

* Em português no original. (N. T.)

33 Chamberlain para Canning, nº 55, 26 de abril de 1823, Secreto, F. O. 63/259.

Em fevereiro de 1823, em resposta aos seus repetidos pedidos de instruções claras, José Bonifácio finalmente dissera a Brant em Londres que nenhuma decisão sobre a questão do comércio de escravos podia ser tomada até que a Assembléia Constituinte se reunisse, embora, de sua parte, o governo fosse a favor da abolição gradual, *em tempo razoável proporcionado à falta de braços.*[*] [34] (O próprio José Bonifácio estava no processo de preparar um notável memorial a ser apresentado à Assembléia, no qual advogava não apenas a abolição gradual do comércio de escravos num período de quatro a cinco anos, mas também a abolição da própria escravatura "de maneira lenta"[**] e a imigração em larga escala da Europa a fim de satisfazer a procura brasileira por mão-de-obra.)[35] Ao mesmo tempo, José Bonifácio informara Chamberlain de que o governo brasileiro faria todos os esforços para terminar com o comércio "no prazo mais curto possível consistente com a situação do país e os sentimentos e opiniões preconceituosos dos seus habitantes"[***] – um período que ele otimisticamente estimava em cinco a seis anos –, mas tinha enfatizado que não havia perspectiva de ação imediata.[36] Numa entrevista com José Bonifácio, em 17 de abril, o dia em que a Assembléia Constituinte se reuniu pela primeira vez, Chamberlain deu conhecimento do conteúdo do importante despacho de Canning de 15 de fevereiro, que explicitava a sua posição sobre a abolição e o reconhecimento. Embora sem oferecer explicitamente o reconhecimento em troca da abolição (suas instruções não autorizavam isso), Chamberlain expressou a sua convicção pessoal de que "a renúncia a esse comércio por parte do Brasil asseguraria o reconhecimento do novo império pela Grã-Bretanha". A abolição deveria vir em primeiro lugar, explicou, simplesmente para poder ter a aparência de um ato voluntário, praticado pelo Brasil no seu próprio interesse e inspirado por sentimentos humanitários, em vez de uma troca forçada, uma concessão relutantemente feita à Grã-Bretanha. De sua parte, José Bonifácio reafirmou estar ansioso por fixar uma data para terminar com o comércio de escravos e não

---

* Trecho em itálico aparece em português no original (N. T.)

34 José Bonifácio para Brant, 24 de fevereiro de 1823, A. D. I. i. 24 e Pereira Pinto, i. 312.

** Traduzido do texto inglês da obra original (N. T.).

35 *Representação à Assembléia-Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura* (Paris, 1825; trad. ingl., Londres, 1826).

*** Traduzido do texto inglês da obra original (N. T.)

36 Chamberlain para Canning, 2 de abril de 1823, Secreto, F. O. 63/259.

menos ansioso por assegurar o reconhecimento britânico, mas que a abolição imediata do comércio seria um suicídio político; "um pouco de paciência" era necessário.[37] Os dois homens encontraram-se novamente no dia 23, depois de uma reunião do Conselho de Estado (sob a presidência do próprio Dom Pedro) no qual José Bonifácio tinha sido autorizado a dizer que a cessação do comércio de escravos era o desejo unânime do governo, mas que, por uma combinação de razões políticas e econômicas, a abolição não podia dar-se imediatamente: "um prazo razoável" era necessário para preparar a opinião pública para a mudança, para possibilitar aos comerciantes retirar o seu capital daquele comércio e para conseguir suprimentos alternativos de mão-de-obra. "O antigo governo", disse José Bonifácio a Chamberlain, "... não fez nada, absolutamente nada, para preparar o país ... tudo está por fazer agora." Para que a posição ficasse absolutamente clara, Chamberlain lhe perguntou se ele estava "resolvido a não permitir a abolição imediata em troca do reconhecimento", ao que José Bonifácio respondeu, "Exatamente". Quando pressionado sobre o número de anos necessário para preparar o país para o fim do comércio, ele respondeu: "Cinco anos no máximo". O governo brasileiro, declarou, estava preparado para abolir o comércio de escravos num prazo fixo – por tratado, o que constituiria, naturalmente, o reconhecimento pela Grã-Bretanha.[38]

Poucas semanas mais tarde Lorde Amherst chegou ao Rio de Janeiro. Em suas discussões e comunicações com José Bonifácio, em 16 de maio, ele foi mais longe do que Chamberlain: a Grã-Bretanha estava ansiosa por estabelecer relações políticas com o Brasil, declarou, e como tudo girava em torno da questão do comércio de escravos, estava, disse, autorizado a convidar José Bonifácio a enviar ao seu agente em Londres plenos poderes para estabelecer os termos de um tratado entre a Grã-Bretanha e o Brasil cujo primeiro artigo tomaria a forma de uma renúncia àquele comércio pelo Brasil. Amherst ficou com a forte impressão de que o governo brasileiro realmente tinha a intenção de acabar com o comércio de escravos "em um período não muito distante",

---

37 Chamberlain nº 55, Secreto; excertos impressos em Webster, i. 223-5. Ver também Caio de Freitas, *op. cit*., ii. 411-14; Manchester, *British Preeminence*, págs. 212-13.

38 Chamberlain nº 55, Secreto. Um artigo de *O Filantropo* (o próprio imperador Dom Pedro), em *O Espelho*, 30 de maio, recomendava a abolição depois de dois anos (anexo a Chamberlain para Canning, 6 de junho de 1823, F. O. 63/259).

mas, como Chamberlain, foi obrigado a relatar que a abolição imediata estava fora de questão – mesmo se se oferecesse o reconhecimento imediato.[39] Nesse ínterim, José Bonifácio tinha informado Chamberlain de que era intenção do Imperador "observar religiosamente" os tratados anglo-portugueses contra o comércio de escravos de 1815 e 1817: os brasileiros se tinham acostumado às restrições que já eram impostas ao comércio.[40] Portanto, sem luta, um dos objetivos de Canning estava alcançado: pelo menos não haveria, como resultado da separação entre Portugal e o Brasil, extensão da área na qual se podia legalmente praticar o comércio de escravos para este último. Ao norte do Equador, navios britânicos de patrulha podiam interceptar e dar busca em barcos tanto brasileiros como portugueses (José Bonifácio tinha expressado em particular a Chamberlain o desejo de que os navios britânicos tomassem "todos os navios de escravos que encontrassem no mar")[41] e a comissão mista no Rio de Janeiro continuaria a funcionar – como comissão anglo-brasileira.[42] Ademais, o governo brasileiro, tendo aceito os tratados de 1815 e 1817, ficava, como o português, obrigado por tratado com a Grã-Bretanha a mover-se no sentido da completa abolição.

Pouco depois das suas discussões com Chamberlain e Amherst, José Bonifácio teve- de deixar o Ministério – em parte por causa das suas posições avançadas sobre a escravidão e o comércio de escravos – e, para consternação de Chamberlain, Dom Pedro permitiu que a questão do comércio de escravos fosse abertamente debatida pela Assembléia Constituinte. Entretanto, os membros da Assembléia, na sua maioria, mostraram-se notavelmente liberais, esclarecidos e, significativamente, urbanos na sua perspectiva. Em sessão secreta, os abolicionistas, liderados por José Bonifácio, seus dois irmãos (Antônio Carlos e Martim Francisco)

39 Amherst para José Bonifácio, 17 de maio de 1823, A. D. I. ii. 444; Amherst para Canning, 17 de maio, Secreto, F. O. 84/24; Amherst para Canning, 21 de maio, Particular, *Canning Papers*, 80.

40 José Bonifácio para Chamberlain, 23 de maio, anexo a Chamberlain para Canning, nº 62, 24 de maio de 1823, F. O. 63/259. Essa decisão foi confirmada pelos sucessores de José Bonifácio, p. ex., Antônio Luís Pereira da Cunha (Marquês de Inhambupe), a Chamberlain, 13 de julho, anexo a Chamberlain no. 14, 19 de julho de 1826, F. O. 84/55. O governo brasileiro também aceitou a convenção adicional anglo-portuguesa contra o comércio de escravos de março de 1823 (Hayne para Canning, 5 de abril de 1825, F. O. 84/40).

41 Chamberlain para Canning, 2 de abril de 1823, Secreto.

42 Um comissário brasileiro tinha-se juntado à comissão mista pouco depois da independência (Hayne para Canning, no. 34, 5 de março de 1823, F. O. 84/23). Salvo por um caso isolado, porém, o do *Cerqueira*, em 1825, a comissão não foi chamada a funcionar por vários anos.

e o General Brant (que então já tinha regressado ao Brasil), conseguiram assegurar uma maioria em favor da abolição e da negociação de um tratado com a Grã-Bretanha contra o comércio de escravos. Depois de rejeitar propostas de dez anos e de um ano, entretanto, a Assembléia insistiu em um período mínimo de quatro anos para a gradual abolição do comércio.[43] Também foram feitas algumas propostas ousadas para a abolição da escravatura, que não conseguiram, porém, apoio da maioria da Assembléia. Ainda assim, o artigo 254 do projeto de Constituição de 4 de setembro de 1823 condenava a escravidão em princípio e propunha *a emancipação lenta dos negros*.* A Constituição, entretanto, demasiado liberal para Dom Pedro, nunca foi adotada e, em 12 de novembro de 1823, a Assembléia foi dissolvida. A Constituição que foi finalmente promulgada pelo Imperador, em março de 1824, ignorava a questão da escravidão, embora referências a *libertos* pressupusesse a continuada existência de *escravos*.** [44] Nesse ínterim, em outubro de 1823, José Joaquim Carneiro de Campos, ministro dos Negócios Estrangeiros num novo governo brasileiro, tinha assegurado a Chamberlain: "Estamos prontos a fazer qualquer coisa, tudo, ao nosso alcance mesmo além do que a mais elementar prudência autorizaria para mostrar o quanto apreciamos, quanto estamos realmente desejosos de conseguir a amizade da Inglaterra e o seu reconhecimento da nossa independência". No entanto, eles só estavam preparados para abolir o comércio de escravos "no período mais próximo possível consistente com a segurança do governo imperial" (que então se entendia ser de no mínimo quatro anos) e somente em troca do reconhecimento imediato e uma garantia, pela Grã-Bretanha, da integridade territorial do império brasileiro.[45] Em Londres, Canning não se deixava impressionar por vaga propostas de *abolição gradual*.*** Mesmo a idéia de negociar sobre a base de reconhecimento em troca da abolição depois de cinco anos não interessava a ele, embora estivesse pronto a permitir um ano para que se

---

43 Chamberlain para Canning, 21 de outubro de 1823, Sep. (SEP.) e Secreto, F. O. 84/24.

* Em português no original (N.T.).

** Em português no original (N.T.).

44 João Luís Alves, "A Questão do Elemento Servil", R. I. H. G. B., tomo esp. 1914, parte iv, págs. 190-1. Esse artigo contém um valioso resumo da legislação brasileira contra o comércio de escravos e um sumário igualmente valioso dos debates sobre a questão do comércio de escravos no Legislativo brasileiro.

45 Chamberlain para Canning, 21 de outubro de 1823, Secreto, F. O. 84/24.

*** Em português no original (N.T.).

completassem os empreendimentos escravistas efetivamente em andamento quando o comércio se tornasse ilegal. Se os brasileiros estivessem dispostos a concordar com isso, ele tinha poucas dúvidas de que "outras questões entre a Grã-Bretanha e o Brasil poderiam ser resolvidas de forma mutuamente satisfatória".[46]

Durante o verão de 1823, tornou-se evidente para Canning que havia pouca esperança de alcançar rapidamente um acordo com o Brasil para a abolição *imediata* do comércio de escravos – condição *sine qua non* para o reconhecimento britânico. Ele também tivera tempo de refletir mais detidamente sobre as vantagens positivas – das quais a manutenção da supremacia política e econômica da Grã-Bretanha em Portugal não era a menor – decorrentes de retardar o reconhecimento até que se fizesse um esforço para persuadir o próprio Portugal a reconhecer a independência brasileira.[47] Em agosto, Canning fez suas primeiras propostas definidas para reconciliar Portugal com o inevitável e, um mês mais tarde, Portugal solicitou formalmente os "bons ofícios" da Grã-Bretanha na sua controvérsia com a antiga colônia. Subseqüentemente concordou-se que as conversações teriam lugar em Londres e o governo brasileiro designou como seus representantes Felisberto Caldeira Brant e Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa (mais tarde Visconde de Itabaiana), agente brasileiro em Paris. Enquanto os termos das respectivas instruções estavam em discussão no Rio de Janeiro, Chamberlain repetidamente advertiu o novo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Luís José de Carvalho e Melo, que um acordo para a abolição do comércio de escravos continuava a ser a precondição essencial da qual dependia o reconhecimento britânico.[48] No caso, em janeiro de 1824, Brant e Gameiro foram instruídos a pleitear o reconhecimento por parte da Grã-Bretanha sem condições prévias, mas a concederem separadamente a abolição *dentro*

---

46 Canning para Chamberlain, nº 10, 5 de agosto de 1823, F. O. 84/24; Brant para José Bonifácio, nº 32, 10 de maio de 1823, A. D. I. i. 254-5; Caio de Freitas, op. cit. i. 396-7. Agora, antes de deixar Londres, Brant sugeria que a melhor maneira de a Grã-Bretanha conseguir um acordo com o Brasil contra o comércio de escravos seria permitir um período intermediário de *dez anos* até a abolição (Brant para Canning, 3 de agosto, anexo a Brant para Carneiro de Campos, 13 de outubro de 1823, Rio de Janeiro, A. D. I. i. 289-90).

47 Ver Manchester, *British Preeminence in Brazil*, págs. 193-4.

48 Chamberlain para Canning, no. 164,31 de dezembro de 1823, Secreto, impresso em Webster, *Britain and the Independence of Latin America*, i. 232-3; Chamberlain para Canning, no. 3, 7 de janeiro de 1824, Secreto, Webster, i. 235.

*de um conveniente espaço de tempo.** Secretamente, foram autorizados a oferecer a abolição ao cabo de oito anos, mas se isso parecesse impedir o reconhecimento pela Grã-Bretanha, poderiam, como último recurso, reduzir para quatro anos e pedir 800 contos de réis como indenização por um de cada dos quatro anos perdidos; não estavam autorizados a fazer reduções adicionais ao período de quatro anos estipulado pela Assembléia Constituinte. Pouco mais tarde, receberiam instruções adicionais para solicitar igualmente uma garantia da Grã-Bretanha para a integridade territorial do Brasil.[49]

Ao chegar a Londres, em abril de 1824, Brant inicialmente interpretou todos os sinais como tão favoráveis ao reconhecimento do Brasil tanto por Portugal como a Grã-Bretanha que lhe pareceu possível que seu país não fosse obrigado a fazer sacrifícios para consegui-lo. Certamente pouco se mencionou o comércio de escravos. Mas, embora a questão fosse temporariamente arquivada enquanto os brasileiros negociavam diretamente com os portugueses, deixou-se claramente compreender a Brant que a abolição continuava a ser o preço do reconhecimento pela própria Grã-Bretanha.[50] Oficialmente aberta em julho, a Conferência de Londres rapidamente degenerou numa disputa sem fim sobre o sentido de "soberania" e "independência", com Canning instando ambos os lados à moderação. Não conseguiu, entretanto, conciliar os interesses portugueses e brasileiros e, embora o Brasil não rompesse as negociações até o mês de fevereiro seguinte, as conversações foram suspensas em novembro.[51] Tendo cumprido, ainda que sem êxito, a sua obrigação de mediar, o governo britânico, que estava a ponto de reconhecer várias das repúblicas hispano-americanas, considerou-se finalmente em posição de chegar unilateralmente a um entendimento com o Brasil. Retardar mais só poderia pôr em risco os interesses comerciais e a influência política da Grã-Bretanha naquele país, bem como

* Em português no original (N. T.).

49 Instruções, 3 de janeiro de 1824, A. D. I. 39-53; Luís José de Carvalho e Melo para Brant e Gameiro Pessoa, 16 de fevereiro de 1824, A. H. I. 268/1/14; Carvalho e Melo para Brant e Pessoa, 28 de agosto de 1824, A. D. I. i. 89-90. Ver também Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 64-8; Calógeras, *A Política Exterior do Império*, ii. 78-84.

50 Brant e Gameiro Pessoa para Carvalho e Melo, 6 de junho de 1824, A. D. I. ii. 57; ver também Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 85.

51 Sobre a mediação britânica entre Portugal e Brasil e as Conferências de Londres, ver Manchester, *British Preeminence in Brazil*, págs. 192-98; Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 72-136; Calógeras, *op. cit.*, ii. 111; Oliveira Lima, *O Reconhecimento do Império (1822-7)* (Rio de Janeiro, 1902), págs. 73-166.

constituir uma ameaça à unidade do país e à estabilidade das instituições monárquicas que Canning estava ansioso por preservar como um elo valioso entre o Novo e o Velho Mundos. Mais particularmente, como Canning tinha prevenido os portugueses, o tratado comercial anglo-português de 1810, que, como os tratados contra o comércio de escravos de 1815 e 1817, tinha sido aceito pelo Brasil depois da independência, devia ser revisto em 1825 e as negociações com o Brasil para um novo tratado, ou alternativamente a renovação do existente, cuja assinatura constituiria, naturalmente, o reconhecimento pela Grã-Bretanha, não podiam mais ser evitadas.

No começo de 1825, Canning resolveu mandar *Sir* Charles Stuart, que tinha sido ministro britânico em Lisboa durante a Guerra Peninsular e embaixador em Paris desde 1815, numa missão especial e urgente a Lisboa e ao Rio de Janeiro. Em março, Stuart recebeu a primeira parte das suas instruções: deveria fazer um último esforço para persuadir os portugueses a chegarem a um entendimento com o separatismo brasileiro, mas que tivesse êxito em sua tarefa ou não, deveria prosseguir para o Rio e entrar em negociações com vistas a um tratado comercial anglo-brasileiro.[52] No caso, Stuart conseguiu persuadir os portugueses de que o reconhecimento não mais podia ser evitado e, em maio, foi autorizado – como tinha sido a esperança de Canning – a negociar com o governo brasileiro também em nome de Portugal.[53] Em 18 de julho de 1825 ele chegou ao Rio de Janeiro; em 29 de agosto assinou o tratado pelo qual Portugal reconhecia a independência do Brasil.[54] Um aspecto desse tratado – uma promessa de Dom Pedro de nunca permitir que qualquer outra colônia portuguesa se unisse ao Brasil – tem alguma incidência sobre a questão do comércio de escravos. Se Angola, por exemplo, pudesse separar-se de Portugal e formar algum tipo de

---

52 Canning para Stuart, nº 1, 14 de março de 1825, F. O. 13/1, excertos impressos em Webster, i. 262-72; também Caio de Freitas *op. cit.*, ii. 193-217.

53 Sobre a missão de Stuart a Lisboa, ver Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 221-58; Manchester, "The Recognition of Brazilian Independence", H. A. H. R., xxxi (1951), págs. 94-5.

54 Sobre as negociações de Stuart no Rio em nome de Portugal, ver Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 271-302; Manchester, H. A. H. R. (1951), págs. 95-6; Manchester, *British Prëminence*, págs. 201-3. O texto do tratado de agosto de 1825 pode ser encontrado em E. Bradford Burns, *A Documentary History of Brazil* (Nova York, 1966), págs. 219-22. Os Estados Unidos tinham reconhecido o Brasil um ano antes, embora só depois de lhe ter sido assegurado que, entre outras coisas, o país se considerava obrigado pelos tratados anglo-portugueses contra o comércio de escravos (Addington para Canning nº 31, 31 de maio de 1824, Webster, ii. 511).

associação com o Brasil (tinha havido iniciativas nesse sentido em Luanda e Benguela, que historicamente tinham gozado de estreitos laços com o Brasil), o comércio de escravos de Angola para o Brasil não seria então ilegal *de facto*, apenas como resultado da separação entre o Brasil e Portugal. Além de outras – e mais amplas – considerações, a Grã-Bretanha tinha, portanto, sólidas razões abolicionistas para apoiar Portugal na defesa da integridade territorial do resto do império português, uma vez reconhecida a independência do Brasil.[55]

Enquanto isso, Stuart tinha recebido de Londres instruções mais explícitas sobre suas negociações em nome do governo britânico. Canning estava agora disposto a retardar a assinatura de um tratado comercial inteiramente novo, já que estavam em progresso, ou deviam começar proximamente, negociações comerciais com várias repúblicas hispano-americanas, bem como com Portugal e outros estados europeus, e as linhas básicas da futura política comercial britânica ainda não tinham sido definitivamente formuladas; não era impossível que a Grã-Bretanha quisesse liberalizar suas relações comerciais com o Brasil. Conseqüentemente, Stuart foi aconselhado a obter simplesmente uma convenção que permitisse ao tratado de 1810 continuar em vigor por dois anos, período no qual ele poderia ser adequadamente revisto e renovado. Essa convenção, Canning teve o cuidado de acrescentar, deveria incluir a estipulação de que no tratado revisto haveria um artigo sobre a "a imediata e efetiva abolição do comércio brasileiro de escravos pelo Brasil". O ponto sobre o qual a Grã-Bretanha tinha estado insistindo durante os últimos dois anos e meio era mais uma vez sublinhado: "seria impossível para nós assinar qualquer tratado com os novos estados americanos em que não se incluísse tal estipulação". Parece, entretanto, que Canning se teria finalmente resignado com o fato de que os brasileiros achariam difícil, senão impossível, conceder a abolição *imediata*, embora ainda não estivesse disposto a conceder-lhes o período de pelo menos quatro anos que eles mesmos tinham indicado poderia ser acei-

55 Já em fevereiro de 1823, José Bonifácio tinha dito a Chamberlain: "No tocante às colônias na costa da África, não queremos nenhuma, nem em qualquer outro lugar; o Brasil é suficientemente grande e produtivo para nós e estamos satisfeitos com o que a Providência nos deu" (Chamberlain para Canning, 2 de abril de 1823, Secreto, Webster, i. 222). Ver José Honório Rodrigues, *Brazil and Africa*, págs. 126, 138 141-2, 148-9, 154-5, 165, 170, 173, para o argumento pouco convincente de que "a grande idéia" da diplomacia britânica não era tanto a abolição do comércio de escravos como a separação do Brasil e da África, de modo a deixar o caminho livre para a expansão imperial britânica e o desenvolvimento desta última como um rival econômico do Brasil.

tável: o intervalo que decorreria antes que o novo tratado fosse assinado (isto é, até dois anos), disse ele a Stuart, daria ao Brasil tempo amplo para se preparar para o fim do comércio de escravos.[56]

Em 25 de julho, dentro de uma semana da sua chegada ao Rio, Stuart tinha apresentado ao imperador, Dom Pedro, as exigências da Grã-Bretanha sobre a abolição.[57] Graças inteiramente aos esforços da Grã-Bretanha, argumentou, Portugal estava a ponto de reconhecer o Brasil e a Grã-Bretanha faria proximamente o mesmo. O Brasil tinha, portanto, uma clara, embora não escrita, obrigação de chegar a um entendimento com a Grã-Bretanha para a abolição do comércio de escravos, já que, ao longo de todas as conversações e negociações desde 1822, tinha ficado subentendida uma troca: abolição por reconhecimento. Ademais, como já tinha aceito os tratados de 1815 e 1817, o Brasil, como Portugal, estava comprometido com a fixação de uma data para a sua abolição total e definitiva. O governo brasileiro bem podia conceder esse ponto, acrescentou Stuart, já que, uma vez o Brasil e Portugal formalmente separados, o grosso do comércio de escravos para o Brasil se tornaria de toda forma ilegal: como Canning tinha assinalado pela primeira vez em novembro de 1822, Portugal, cujos territórios africanos ao sul do Equador forneciam ao mercado brasileiro uma proporção crescente dos seus escravos, agora que o comércio ao norte do Equador era ilegal, estava obrigado, por tratados que a Grã-Bretanha tinha toda a intenção de aplicar, a não exportar escravos para territórios não-portugueses do outro lado do Atlântico. Stuart já gozava da reputação de seguir as suas próprias políticas, independentemente das instruções de Londres – como embaixador em Paris ele freqüentemente causara considerável embaraço a Canning – e agora achou que estava ao seu alcance uma grande oportunidade para conseguir dois tratados separados: um que aboliria o comércio de escravos ao cabo de dois anos e outro, um tratado comercial baseado no de 1810, com todos os privilégios conferidos ao comércio britânico, inclusive uma tarifa máxima de 15% sobre os produtos britânicos importados. Embora não fossem uma

56 Canning para Stuart, 7 de maio de 1825, 12 de maio de 1825, F. O. 13/1. Em novembro, Canning indicou que ficaria satisfeito com um tratado separado de abolição firmado ao mesmo tempo que o tratado comercial e insinuou que a Grã-Bretanha poderia até desistir dos seus privilégios comerciais no Brasil se a sua perda fosse compensada pela consecução de um tão "grande bem moral e político" (Canning para Stuart, 28 de novembro de 1825, F. O. 13/2).

57 Stuart para Canning, 25 de julho de 1825, F. O. 13/4.

grande surpresa, os plenipotenciários brasileiros, Visconde de Paranaguá e Marquês de Santo Amaro, ficaram desapontados com os termos dos tratados que Stuart então lhes ofereceu; acharam, porém, que não podiam recusar as exigências de Stuart, ligadas como estavam tanto a serviços prestados como ao reconhecimento pela Grã-Bretanha. Apesar disso, conseguiram importantes concessões de Stuart, que acreditava que a disposição favorável à Grã-Bretanha não duraria indefinidamente, agora que o reconhecimento estava assegurado, e portanto, considerava as negociações uma corrida contra o tempo. (Ele pode ter sido influenciado também pelo seu desejo de deixar o Rio – "este lugar detestável", como o chamava – o mais cedo possível.) Nas negociações por um tratado comercial, por exemplo, ele abandonou a sua exigência de que fossem mantidos os juízes conservadores, cuja existência, afirmavam os brasileiros, era incompatível com a nova Constituição brasileira, de 1824. Ao negociar o tratado contra o comércio de escravos, com o objetivo de apaziguar os comerciantes e, mais particularmente, os fazendeiros, Stuart concordou que haveria um período intermediário de quatro, não dois, anos antes que tal comércio se tornasse totalmente ilegal; nas suas propostas anteriores, reconhecia ele, os governos brasileiros nunca tinham prometido mais do que a abolição ao cabo de quatro anos, e estavam sendo fortemente pressionados para continuar com o comércio por um período muito mais longo. Quando se discutiu a questão de que forma deveria tomar o preâmbulo do tratado, Dom Pedro recusou-se a aceitar que estivesse obrigado por quaisquer tratados feitos por Portugal, insistindo que a abolição do comércio de escravos devia ser o resultado de um gesto voluntário do chefe do novo estado brasileiro, e Stuart não viu motivo para insistir nesse ponto. Em 18 de outubro, agindo inteiramente por sua iniciativa, ele assinou separadamente um tratado de comércio e um de abolição. O preâmbulo deste último sugeria que ele decorria, de um lado, da "separação do Império do Brasil do Reino de Portugal", o que tinha "possibilitado a Sua Majestade Britânica reclamar a execução, por parte de Sua Majestade Fidelíssima [o rei de Portugal], dos tratados concluídos em 1815 e 1817, que proibiam a exportação de escravos da costa da África para países estrangeiros", e, de outro, "estar Sua Majestade o Imperador do Brasil ansioso por terminar com o comércio de escravos". O comércio deveria tornar-se inteiramente ilegal para os

súditos brasileiros quatro anos depois da ratificação do tratado (artigo 1) e deveria daí em diante ser considerado pirataria (artigo 2). Nesse ínterim, o comércio continuaria a ser legal de e para territórios portugueses ou reclamados por Portugal nas costas oriental e ocidental da África ao sul do Equador, mas ilegal ao norte da Linha. O resto do tratado, obra de Chamberlain, cônsul-geral britânico, consistia em um número de artigos estabelecendo as formas pelas quais o comércio ilegal seria reprimido e incluindo a outorga do direito de busca a navios de guerra britânicos. Em troca, os brasileiros pediam três garantias: primeiro, que a Grã-Bretanha assegurasse que Portugal não proibiria a exportação de escravos dos seus territórios na África durante o período intermediário de quatro anos; segundo, que nem a Grã-Bretanha nem as nações com as quais ela já tinha negociado tratados de abolição interferiria com negreiros brasileiros durante aquele período; e terceiro, que a Grã-Bretanha não permitiria que o governo brasileiro fosse deposto em conseqüência de distúrbios políticos internos resultantes de oposição ao tratado. Stuart rejeitou todas elas – os temores brasileiros em todos os pontos, disse ele, eram infundados – mas concordou em referi-los a Londres, juntamente com os dois tratados, para consideração em separado.[58]

Canning recebeu os tratados de Stuart, que guardavam tão pouca semelhança com o que ele tinha concebido, com extrema irritação. "Isso vem de um homem que se crê mais inteligente que o resto da humanidade", escreveu a Granville, "e se acredita protegido pelo rei contra o ministro responsável, sob cuja autoridade ele está agindo."[59] Depois de consultar seus assessores legais e William Huskisson, presidente

58 Sobre a negociação do tratado de abolição de outubro de 1825, Stuart para Canning, 25 de julho, 24 de agosto, 30 de agosto de 1825, F. O. 13/4, 18 de outubro de 1825, F. O. 128/4, 21 de outubro de 1825, F. O. 13/6, 11 de fevereiro de 1826, Particular, Webster, i. 297-8; Stuart para Planta (F. O.), 5 de setembro de 1825, Planta para Canning, 5 de outubro de 1826, Particular, *Canning Papers*, 109; Stuart para Paranaguá, 15 de outubro, Santo Amaro e Paranaguá para Stuart, 18 de outubro, Stuart para Santo Amaro e Paranaguá, 20 de outubro de 1825, A. D. I., vi. 159-60, 161-2 163-5; Carvalho e Melo para Gameiro Pessoa, 28 de setembro de 1825, Inhambupe para Visconde de Itabaiana (Gameiro Pessoa) nº 118, 3 de fevereiro de 1826, A. H. I. 268/1/14; Stuart para Inhambupe, 15 de abril de 1826, A. H. I. 273/1/8. O pedido de garantias, por parte do Brasil, aparece em Calógeras, *A Política Exterior*, ii. 489-91. Sobre as negociações do tratado comercial de outubro de 1825, ver A. J. Pryor, "Anglo-Brazilian Commercial Relations and the Evolution of Brazilian Tariff Policy, 1822-1850" (tese de Ph.D não publicada, Cambridge, 1965), págs. 32-44; Manchester, *British Preeminence*, págs. 203-4; Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 348-68. Os tratados foram publicados no *Diário Fluminense* (Rio de Janeiro), 14 de novembro de 1825, e subseqüentemente na imprensa de Londres – para grande contrariedade de Canning.

59 Citado em H. V. Temperley, *The Foreign Policy of Canning, 1822-7* (Londres, 1925), págs. 508-9.

da Câmara de Comércio, Canning recusou-se a ratificar qualquer dos dois tratados e chamou Stuart a Londres. No caso, ele não estava mal satisfeito com o caráter preferencial do tratado de comércio que Stuart tinha conseguido, mas considerava muitos outros aspectos – notadamente a abolição dos juízes conservadores – "tolos e perniciosos".[60] Ele tinha objeções não menos fortes a algumas cláusulas do tratado de Stuart contra o comércio de escravos. A falta de qualquer referência aos compromissos anteriores de abolir aquele comércio era, achava ele, "um gravíssimo defeito". O preâmbulo parecia "atribuir a concordância do Imperador do Brasil a uma simples iniciativa própria de Sua Majestade Imperial, como se estivesse inteiramente aberto a ela admitir ou negar aquelas obrigações". Canning acreditava que a base de qualquer tratado de abolição anglo-brasileiro devia ser o "princípio inquestionado" de que, quando um estado se divide em estados independentes separados, cada um deles retém as obrigações do estado original. O princípio parecia particularmente válido neste caso, já que a corte portuguesa residia no Rio de Janeiro quando os tratados de 1810, 1815 e 1817 foram assinados. "Cada uma das monarquias em que os domínios da Casa de Bragança estão agora divididos", afirmava Canning, "herda os compromissos e obrigações que foram contraídos pelo seu soberano comum, durante a sua união."[61] Isso era muito mais do que um sofisma jurídico, uma mera objeção à renegociação de compromissos que se considerava já estarem em vigor. A preocupação básica de Canning era a preservação da monarquia brasileira (ainda que não estivesse preparado para garanti-la) e a manutenção da influência britânica no Brasil, e ele temia que a reação dos interesses rurais brasileiros a um tratado de abolição total fosse tão hostil que tanto a Grã-Bretanha como o Imperador do Brasil se saíssem mal da manobra. Além do mais, o Brasil teria uma desculpa pronta para renunciar mais tarde ao tratado: interesses econômicos vitais do Brasil tinham sido prejudicados, seria o argumento, por um governo imperial

60 Canning para Liverpool, 27 de novembro de 1825, impresso em *Some Official Correspondence of George Canning*, ed. Edward J. Stapleton (2 vols., Londres, 1887), i. 334.

61 Canning para Stuart, nº 1, 12 de janeiro de 1826, F. O. 84/56. Também Canning para Huskisson, 22 de novembro, 26 de novembro, 30 de dezembro de 1825, *Canning Papers*, 117; Inhambupe para Paranaguá, 9 de janeiro de 1826, A. D. I. ii. 324; Canning para Stuart, nº 2, 12 de janeiro de 1826, F. O. 13/17. Os procuradores da Coroa apoiavam esse "princípio geralmente reconhecido", 8 de dezembro de 1825, F. O. 83/2343. Dr. Stephen Lushinton, um conhecido deputado e advogado abolicionista, não podia recordar que o princípio tivesse jamais sido sustentado por qualquer autor de direito internacional ou apoiado por qualquer estado, Memorando, 26 de janeiro de 1826, F. O. 84/60.

que, na sua ansiedade por conseguir o reconhecimento diplomático, tinha capitulado totalmente às exigências de uma potência estrangeira. Canning concluiu, portanto, que seria de boa política encorajar entre os brasileiros a idéia de que a abolição era um corolário necessário da independência de Portugal e que as obrigações brasileiras constantes dos tratados com Portugal eram a base das exigências britânicas. Ele supunha que seria mais fácil para os brasileiros aceitar a abolição se ela parecesse resultar "de um compromisso positivo e não de uma exigência de nossa parte e de uma capitulação incondicional de parte deles [do imperador]"[62] Ademais, se a abolição pelo Brasil fosse vista mais como uma concessão à Grã-Bretanha do que como a aceitação de compromissos já existentes e obrigatórios, seria mais difícil para o governo britânico recusar futuros pedidos de prorrogação do período intermediário anterior à abolição, bem como a exigência do Imperador do Brasil de um *quid pro quo.*

De um ponto de vista mais prático, Canning já não objetava a um período de quatro anos antes da abolição total; ele estava satisfeito que Stuart tivesse assegurado o período mais curto possível e não desejava reabrir as negociações sobre este ponto. Mas ele se inclinava a concordar com Huskisson em que o tratado de Stuart era uma mistura confusa dos regulamentos que deveriam produzir efeito quando o comércio brasileiro de escravos se tornasse totalmente ilegal e daqueles sob os quais o comércio deveria ser praticado até então. Como muitos líderes abolicionistas britânicos, Huskisson estava um tanto desiludido com o tipo limitado de tratado sobre direito de busca que a Grã-Bretanha firmara com Portugal, Espanha, Países-Baixos e agora, ao que parecia, com o Brasil. "Este tratado", escreveu, "é uma mistura muito pior do que qualquer coisa da sua espécie que eu já examinei. É impossível conciliar as suas contradições. Compreender ou pôr em movimento a sua maquinaria complicada é igualmente impossível. Se você tentar, será infernizado pelos abolicionistas daqui e por reclamações do Brasil". Ele persuadiu Canning de que seria muito mais simples dizer que os tratados anglo-portugueses de 1815 e 1817 permaneceriam em vigor por quatro anos, depois do que o comércio seria totalmente abolido e tratado como pirataria.[63]

62 Canning para Stuart, nº 1, F. O. 84/56.

63 Memorando Huskisson, 1º de janeiro de 1826, F. O. 13/33; Huskisson para Canning, 1º de janeiro de 1826, Particular, *Canning Papers,* 68; Caning para Stuart, nº 1, F. O. 84/56; Canning para A'Court (Lisboa), 22 de dezembro de 1825, Particular, *Canning Papers*, 117.

A rejeição do tratado de Stuart por Canning significava que as negociações para a abolição definitiva do comércio brasileiro de escravos teriam de ser reabertas. Mas a situação no Brasil tornava-se menos propícia a cada ano. O imperador ainda era favorável à abolição e tinha consciência da importância da amizade e do apoio britânicos. Seus ministros, entretanto, estavam mais preocupados do que nunca com as possíveis repercussões econômicas e políticas da abolição e Henry Chamberlain, que desde maio de 1826, com a partida de Stuart, era novamente o encarregado de negócios britânico, já não tinha qualquer confiança no desejo deles de pôr fim ao comércio de escravos. Em julho de 1826, ele escrevia a Canning: “Esta inclinação atual do governo em favor daqueles que praticam o comércio de escravos ... esta indulgência legal, de um lado, e o apoio, de outro, não se coadunam com a disposição declarada do governo de cooperar na repressão do comércio e com seu desejo de vê-lo abolido. Seus atos presentes contrariam as suas palavras”; em setembro, “o próprio governo, não obstante suas declarações oficiais, encoraja a continuação e a extensão do comércio”; em novembro, “o que quer que se possa dizer deste governo, eu acredito que muito pouco será feito”.[64] Havia claramente o perigo de que, à medida que o Governo brasileiro se tornasse mais auto-confiante, menos convencido ficasse da necessidade de pagar um preço tão alto pelo reconhecimento diplomático formal da sua independência, já agora bem estabelecida. (Afinal, apesar da recusa de Canning em ratificar o tratado de Stuart, o reconhecimento, tanto pela Grã-Bretanha como por Portugal, tinha efetivamente sido alcançado: no fim de janeiro de 1826, Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa tinha sido recebido como ministro brasileiro em Londres e estavam sendo feitos preparativos para enviar ao Rio, como ministro, Robert Gordon, um irmão mais jovem de Lorde Aberdeen.) E havia ainda outro risco. Em maio de 1826, a Câmara dos Deputados brasileira, na qual os representantes dos interesses rurais eram muito mais proeminentes do que tinham sido na Assembléia Constituinte, tinha-se reunido pela primeira vez e passado a considerar a questão do comércio de escravos. José Clemente Pereira, um dos deputados influentes da província do Rio de Janeiro, tinha apresentado imediatamente um projeto para a total abolição do comércio de escravos – até 31 de dezembro de 1840! Se o governo

64 Chamberlain para Canning, 31 de julho, Particular, 9 de setembro e 17 de novembro de 1826, F. O. 84/55.

realmente acreditava que o comércio de escravos não era mais do interesse do Brasil, declarou, devia promulgar leis para a sua *gradual* abolição: não devia comprometer a independência e os interesses nacionais com a assinatura de um tratado para a sua abolição imediata simplesmente porque uma poderosa nação estrangeira o exigia. Depois de estudar a questão, entretanto, a Comissão de Legislação e de Justiça da Câmara foi de parecer que um período intermediário de quatorze anos até a abolição era demasiado longo. Antes, porém, que os deputados se separassem para o recesso, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro (São Paulo) submeteu, para discussão no começo da sessão seguinte, outra proposta para a abolição do comércio de escravos – desta vez ao fim de seis anos.[65] Uma solução rápida para a questão do comércio de escravos estava-se, portanto, tornando urgente e, em vez de transferir as negociações para Londres como fora inicialmente sua intenção, Canning decidiu que Gordon deveria receber poderes para firmar no Rio de Janeiro, primeiro, um tratado contra o comércio de escravos – que Canning agora reconhecia que seria um caso de "concessão não compensada da parte do Brasil" – e, depois, um novo tratado comercial.[66]

Robert Gordon, um homem duro, orgulhoso, e negociador tenaz, a quem Dom Pedro se referiria como "aquele escocês teimoso e mal-educado,"[67] chegou ao Rio de Janeiro em 13 de outubro de 1826 e, depois de, com alguma dificuldade, persuadir o imperador a contornar a Câmara dos Deputados, reabriu as negociações de um acordo anglo-brasileiro contra o comércio de escravos. Em 31 de outubro, Gordon teve a sua primeira reunião com os plenipotenciários brasileiros, Antônio Luís Pereira da Cunha (Marquês de Inhambupe), senador, conselheiro de estado e ministro dos Negócios Estrangeiros, e seu predecessor imediato, José Egídio Álvares de Almeida (Marquês de Santo Amaro), também conselheiro de estado. Insistindo que estava pedindo "nada mais do que o cumprimento dos compromissos de Sua Majestade Imperial", Gordon recordou-lhes que, em 1823, o Brasil estivera pronto a entrar em

65 Alves, R. I. H. G. B. (1914), págs. 192-3.

66 Canning para Gordon, nº 1, 1 de agosto, nº 3, 1º de agosto de 1826, F. O. 13/25.

67 Citado em Calógeras, *op. cit*., ii, pág. 497. Canning tinha opiniões igualmente fortes sobre o imperador do Brasil. "Você terá no imperador do Brasil uma pessoa com quem é difícil lidar", escreveu a Gordon. "Mas ... todos esses temperamentos violentos e caprichosos costumam ser acessíveis ao medo quando melhores motivos não conseguem influenciá-los" (Canning para Gordon, 18 de dezembro de 1826, Particular, Canning Papers, 126).

negociações para a pronta abolição do comércio em troca do reconhecimento e que apenas "razões de delicadeza" tinham impedido a Grã-Bretanha de aceitar tal oferta. O governo britânico, apesar disso, tinha continuado a trabalhar pelo reconhecimento da independência do Brasil, no entendimento, alegava ele, de que o Brasil então aboliria "espontaneamente" o comércio de escravos; ele esperava que o Governo brasileiro concordasse agora, de boa vontade, com a abolição num prazo de dois anos. E, para o caso de os brasileiros ainda pensarem em fugir às suas obrigações, ele enfatizava que o comércio brasileiro de escravos chegaria em qualquer hipótese ao seu fim logo que o governo britânico persuadisse Portugal a cumprir seus compromissos, estabelecidos em tratado vigente, de cessar a exportação de escravos dos seus territórios africanos. (Em 2 de outubro, *Sir* William A'Court, ministro britânico em Lisboa, tinha finalmente conseguido o reconhecimento oficial do governo português de que, com a perda irrevogável do Brasil, chegara a hora de proibir o comércio de escravos ao sul do Equador.)[68] Para grande surpresa de Gordon, os brasileiros mais uma vez concordaram – com relutância, mas sem grandes protestos – em assinar um tratado que abolisse o comércio de escravos. Eles aceitavam que o Brasil estava obrigado a pôr fim ao comércio quase imediatamente, em retribuição aos serviços prestados pela Grã-Bretanha; reconheciam que os interesses de longo prazo do Brasil exigiam o fim gradual do comércio e compreendiam que seria impossível para o Brasil resistir indefinidamente a um movimento internacional contra o comércio de escravos apoiado pelo poder britânico. Seu maior medo era que uma recusa em cooperar pudesse levar a uma retirada do apoio britânico seguida, de toda forma, da supressão do comércio pela força. Ainda assim, os plenipotenciários brasileiros não estavam menos apreensivos com as conseqüências da abolição do que haviam estado, um ano antes, seus predecessores, e pediram seis anos (o período em consideração na Câmara dos Deputados) antes que todo o comércio finalmente se tornasse ilegal. Gordon recusou-se a ceder. O comércio, disse, tornara-se *de facto* ilegal com a separação do Brasil de Portugal, e "seria incoerente sancionar por um longo período de tempo um comércio que efetivamente está proibido". Numa segunda reunião, em 2 de novembro, Gordon também rejeitou firmemente um pedido adicional

68 A'Court para Canning, 3 de outubro de 1826, F. O. 84/54; ver também Baudinel, *op. cit*., págs. 157-8.

de que as negociações fossem adiadas até que a Câmara voltasse a reunir-se no mês de maio seguinte. Quando, em 17 de novembro, os dois lados se reuniram uma terceira vez, os brasileiros vieram com autorização do Imperador e do Conselho de Estado para proporem um período intermediário de *quatro* anos, bem como uma indenização por perda de receita. Gordon rejeitou a idéia de indenização, mas disse estar disposto a concordar com um prazo de *três* anos antes da abolição final. Ao fazê-lo, assinalou que, já em outubro de 1825, o imperador estivera pronto a aceitar um período de quatro anos; um ano, entretanto, se perdera em negociações e, portanto, o comércio se tornaria ilegal mais ou menos na época inicialmente contemplada. Durante os dias seguintes houve rumores de que o imperador estava para deixar a capital e, em 20 de novembro, numa nota redigida em termos fortes, Gordon pediu aos brasileiros que considerassem a impressão desfavorável que causariam ao governo britânico se agora se recusassem a firmar imediatamente um tratado substancialmente igual àquele assinado um ano antes, e concluía lembrando-lhes as "conseqüências da procrastinação". Numa reunião realizada no dia seguinte, ele mais uma vez acentuou o fato de que "dentro de seis meses poderia não haver mais nenhum porto aberto (na África portuguesa) no qual o comércio pudesse ser praticado pelo Brasil, a não ser por contrabando". Os brasileiros finalmente propuseram que o comércio fosse abolido três anos depois da ratificação do tratado e, no entendimento de que esta seria imediata, Gordon manifestou a sua aceitação. Em vista, porém, do fato de que a última proposta apresentada à Câmara dos Deputados tinha sido de abolição ao cabo de seis anos, os representantes brasileiros ainda queriam um entendimento de que as negociações para uma extensão razoável do prazo ainda prosseguiriam em Londres. De sua parte, Gordon não via razão para uma alteração na data agora estabelecida para a abolição final, e concordou apenas em transmitir o pedido como uma "observação". Foi então que os brasileiros resolveram objetar mais uma vez ao princípio, estabelecido no preâmbulo do projeto de tratado, de que o Estado independente do Brasil estava obrigado a aceitar os compromissos assumidos por Portugal em 1815 e 1817. Diante da atitude tomada por Canning em relação ao tratado de Stuart, Gordon não estava, entretanto, disposto a abandonar "a premissa de nossas atuais negociações … a obrigação mútua de confirmar o que tinha

sido acordado antes da separação do Brasil de Portugal", embora continuasse a assegurar aos brasileiros que isso não era de nenhuma forma um princípio geral, aplicando-se apenas aos tratados contra o comércio de escravos. Os brasileiros também procuraram obter as mesmas garantias que Stuart referira a Londres no ano anterior, a saber, que o comércio legal não seria interrompido por outras nações durante o período intermediário anterior à completa abolição e que o sistema político existente no Brasil não seria derrubado quando os termos do tratado fossem conhecidos. Gordon, porém, não hesitou em rejeitar tais pedidos.[69]

Um tratado anglo-brasileiro contra o comércio de escravos foi finalmente firmado em 23 de novembro de 1826 e ratificado por Dom Pedro a bordo de um navio de guerra que partia do porto do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul. Gordon tinha conseguido exatamente o que Canning exigia. O preâmbulo do tratado declarava que, com a separação do Brasil de Portugal, a Grã-Bretanha e o Brasil reconheciam "a obrigação que lhes cabe de renovar, confirmar e dar pleno cumprimento às estipulações dos tratados vigentes entre as coroas da Grã-Bretanha e de Portugal para a regulamentação e abolição final do comércio de escravos africanos, na medida em que tais estipulações sejam aplicáveis ao Brasil" e desejavam "fixar e definir o prazo no qual ocorrerá a abolição total do referido comércio, no que se refere aos domínios e súditos do Império do Brasil". O artigo 1 lê-se:

> Ao termo de três anos a contar da troca de ratificações do presente tratado [a Grã-Bretanha ratificou o tratado em 13 de março de 1827] não será lícito aos súditos do Imperador do Brasil envolver-se na prática do comércio de escravos africanos sob qualquer pretexto ou de qualquer maneira que seja e a prática de tal comércio por qualquer pessoa, súdito de Sua Majestade Imperial, será considerada e tratada como pirataria.

Considerando a importância crucial que teria mais tarde, foi notável a pouca importância dada nas negociações à frase "considerada e tratada como pirataria". Parece que os brasileiros não questionaram o seu uso e aceitaram a explicação algo vaga de Gordon de que a Grã-Bretanha agora insistia na sua inclusão em todos os tratados

69 Gordon para Canning, nº 1, 27 de novembro, nº 2, 27 de novembro, 1826. F. O. 84/56; Gordon para Canning nº 5, 27 de novembro, nº 6 27 de novembro, nº 7, 27 de novembro, 1826, F. O. 13/26; Inhambupe para Itabaiana, 27 de novembro, 4 de dezembro, 1826, A. H. I. 268/1/14; ver também Caio de Freitas, *op. cit*., ii. 371-5; Manchester, *British Preeminence*, págs. 214-15.

contra o comércio de escravos. Suas implicações para o futuro mal foram discutidas. Os demais artigos do tratado referiam-se à regulamentação do comércio de escravos praticado ao norte do Equador, que o Governo brasileiro já reconhecera ser ilegal, durante o período intermediário anterior à total abolição. Para tal fim, foram adotados e renovados os tratados anglo-portugueses de 1815 e 1817 "com o mesmo efeito que teriam se tivessem sido inseridos, palavra por palavra, nesta convenção".[70] Em 17 de agosto de 1827, depois de uma difícil negociação, os brasileiros aceitaram um tratado comercial nos exatos termos desejados por Canning: isto é, um tratado que incluía tanto a tarifa máxima de 15% sobre produtos britânicos importados quanto os juízes conservadores.[71] Completava-se assim o processo pelo qual, em troca do reconhecimento da independência brasileira, a Grã-Bretanha se assegurava a consolidação de uma posição econômica altamente privilegiada no Brasil, bem como um compromisso deste último de abolir o comércio de escravos em 1830.

---

70 Tratado de 23 de novembro de 1826, B. F. S. P. xiv 609-12; Pereira Pinto, i. 389-93.

71 Sobre a negociação final do tratado comercial anglo-brasileiro, ver Pryor: *Anglo-Brazilian Commercial Relations*, págs. 45-7; Caio de Freitas, *op. cit.*, ii. 375-7; Manchester, *British Preeminence*, págs. 206-11.

Sumário

. . . .

Capítulo III

O BRASIL E O COMÉRCIO DE ESCRAVOS, 1827-1839

Em 26 de novembro de 1826, poucos dias depois de as negociações de um tratado anglo-brasileiro para a abolição do comércio de escravos terem chegado a bom termo, Robert Gordon, o ministro britânico no Rio de Janeiro, advertiu George Canning, o secretário de Negócios Estrangeiros britânico, que o acordo seria "altamente impopular" no Brasil; como ele admitiu mais tarde, o tratado tinha sido "concedido a nosso pedido contra a opinião e os desejos de todo o Império".[1] Passaram-se, entretanto, seis meses antes que a Câmara dos Deputados brasileira tivesse oportunidade de expressar as opiniões fortemente antiabolicionistas que a grande maioria dos brasileiros brancos e influentes indubitavelmente tinham. Em maio de 1827, depois de um recesso de quase doze meses, a Câmara voltou a reunir-se e, no dia 22, o novo Ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, Marquês de Queluz (João Severiano Maciel da Costa) – ele mesmo autor de um folheto abolicionista, *Memória sobre a necessidade de abolir a introdução dos escravos africanos no Brasil* (publicado em Coimbra em 1821), no qual argumentara

1 Gordon para Canning, nº 2, 27 de novembro de 1826, F. O. 84/56; Gordon para Dudley, nº 1, 17 de maio de 1828, F. O. 84/84.

que o comércio seria, porém, necessário por um curto período de tempo – apresentou um relatório sobre as recentes negociações do tratado com a Grã-Bretanha, no qual sustentava que o governo brasileiro tinha sido *forçado* a firmar o tratado de 23 de novembro de 1826 *inteiramente contra a própria vontade*.[2] Em 16 de junho de 1827, o tratado foi entregue à Comissão de Diplomacia da Câmara, que por uma estreita margem, três votos a dois, concordou em aceitá-lo.[3] Aqueles a favor – Luís de Araújo Bastos (deputado pela Bahia), Romualdo Antônio de Seixas (bispo da Bahia e deputado pelo Pará) e Marcos Antônio de Sousa (bispo eleito do Maranhão e deputado pela Bahia) –, embora objetassem à maneira pela qual se tinha arrancado do Brasil um tratado de abolição, condenavam o comércio de escravos e expressaram a convicção de que o Brasil estava obrigado a cumprir compromissos anteriores de aboli-lo, declarando que fazê-lo seria agir de acordo com o melhor interesse de longo prazo do país. Os dois membros discordantes da Comissão – Brigadeiro Raimundo José da Cunha Matos (Goiás) e Luís Augusto May (Minas Gerais) – identificaram-se abertamente com os interesses dos fazendeiros e foram a favor de rejeitar o tratado, que era, nas palavras de Cunha Matos, "derrogatório à honra, ao interesse, à dignidade, à independência e à soberania da nação brasileira".[*] Durante três dias consecutivos, 2, 3 e 4 de julho, a questão do comércio de escravos foi então ardorosamente debatida pelo plenário da Câmara.[4] Talvez significativamente, o comércio nunca foi defendido abertamente com

2 Queluz para José Antônio da Silva Maia, secretário da Câmara, 22 de maio de 1827, citado em Alves, R. I. H. G. B. (1914), págs. 194-5; Rodrigues, *Brazil and Africa*, pág. 144; Manchester, *British Preeminence in Brazil*, págs. 215-16. A Grã-Bretanha, sugeria Queluz, tinha ameaçado não somente forçar Portugal a fechar seus portos africanos aos mercadores brasileiros mas também a ordenar à sua Marinha que impedisse pela força os navios brasileiros de comerciar na costa da África portuguesa. Quando Gordon protestou contra essa descrição das negociações, Queluz admitiu em particular que Gordon jamais fizera a ameaça em tais palavras, mas insistiu que isso ficara entendido do que fora dito (Gordon para Dudley, 17 de julho, 18 de agosto de 1827, F. O. 13/38).

3 Alves, *op. cit*., pág. 195; Rodrigues, *op. cit.*, págs. 145, 147.

* As citações de fontes em português foram retraduzidas para o nosso idioma a partir do texto inglês, mantendo-se a fidelidade ao sentido (N. T.).

4 O seguinte resumo dos debates sobre o tratado de abolição na Câmara dos Deputados, 2-4 de julho de 1827, é tirado de Rodrigues, *op. cit*., págs. 145-55; Alves, *op. cit*., págs. 195-203; Gordon para Dudley, nº 3, 14 de julho de 1827, F. O. 13/38. Para o debate sobre o tratado comercial anglo-brasileiro, ver Pryor, *Anglo-Brazilian Commercial Relations*, págs. 54-62.

base na idéia tradicional de "converter os pagãos" (Dom Romualdo foi vivamente aplaudido quando denunciou a hipocrisia daqueles que argumentavam que o comércio salvava os negros da guerra e da escravidão na África e lhes concedia os benefícios da cristandade no Brasil), nem, surpreendentemente, ninguém exceto José Lino Coutinho (Bahia) defendeu-o com base na alegada inferioridade racial do negro. Pelo menos aparentemente, rendeu-se homenagem às idéias progressistas da época e pouco se tentou justificar uma continuação indefinida do comércio de escravos. Na verdade, um número surpreendente de deputados reconheceu que a abolição era, em última análise, do interesse tanto econômico como social do Brasil. No entanto, a grande maioria dos oradores considerou que fazê-la no curto espaço de três anos seria prematuro e provavelmente causaria sérios prejuízos aos interesses nacionais básicos do Brasil – a saber, a agricultura ("o alicerce vital da existência da nação", como a chamou Cunha Matos), o comércio e a navegação – para não mencionar que solaparia o estado já precário das finanças nacionais. "Não chegou para nós o momento de abandonar a importação de escravos", declarou Cunha Matos, que liderou o ataque ao tratado durante todo o debate, "pois embora seja um mal, é pelo menos um mal menor do que não importá-los." Orador após orador ressaltou que o país necessitava de um suprimento regular de mão-de-obra africana não especializada, "já que o número de mortes entre os escravos é igual ou superior ao de nascimentos", como um deles lembrou à Câmara. "Como este comércio, direta ou indiretamente, tanto influencia todas as fontes da riqueza nacional, é próprio que ele cesse no prazo estipulado, sem planos para preencher o grande vazio que necessariamente deixará?", indagou Nicolau Pereira de Campos Vergueiro (São Paulo), que mais tarde se tornou um pioneiro na importação para o Brasil da mão-de-obra européia livre. Em última análise, a imigração européia era a única alternativa real para o comércio de escravos, mas poucos fazendeiros brasileiros já tinham considerado seriamente a possibilidade de empregar trabalhadores brancos livres, supondo que pudessem ser encontrados na agricultura extensiva nos trópicos. Mais para o início do século, tinha havido algumas tentativas de promover a colonização européia, sobretudo alemã e suíça,

em pequena escala (um decreto de 25 de novembro de 1808, promulgado durante os primeiros doze meses da estada de Dom João no Brasil, tinha concedido a estrangeiros o direito de possuir terra), porém mesmo essas experiências modestas haviam-se revelado extremamente onerosas e os resultados tinham sido decepcionantes.[5] Outra solução para o problema – e uma freqüentemente sugerida pelos abolicionistas da época – parecia ser o uso do excedente de mão-de-obra indígena. Mas à luz da experiência de três séculos, poucos proprietários de terras brasileiros acreditavam haver um número suficiente de índios ou que o indígena pudesse ser um substituto adequado – e muito menos imediato – para a mão-de-obra africana. "Admitamos que o índio possa ser civilizado", declarou José Clemente Pereira (Rio de Janeiro), "quando o seu trabalho será produtivo para o Brasil? Sem dúvida isso ocorrerá tarde e muito lentamente, enquanto a falta de africanos é imediata e súbita." No caso, só um deputado, Dom Romualdo, um homem com uma profunda fé na necessidade tanto de "civilizar" o indígena como de introduzir "famílias honestas e homens trabalhadores da Europa", falou a favor da abolição *imediata* do comércio de escravos. Os brados daqueles que se queixavam que a abolição significaria a ruína do Brasil eram, declarou, "as queixas e os pretextos que a avareza e o egoísmo geralmente incitam contra a reforma e a inovação que são salutares e necessárias, mas se chocam com os lucros e as vantagens de uns poucos indivíduos"; mesmo que fosse concedido um período de vinte anos para a extinção do comércio de escravos, continuou, nada seria feito para preparar o terreno para a abolição e, ao termo daquele prazo, os mesmos argumentos seriam novamente ouvidos em favor da sua continuação. Mas Romualdo era uma voz pregando no deserto. A grande maioria dos deputados brasileiros continuava convencida de que a abolição do comércio de escravos era um desastre total. Ademais, objetavam fortemente ao fato de que o governo brasileiro tinha abolido o comércio não porque considerava tal iniciativa de interesse do Brasil, mas porque uma poderosa nação estrangeira a julgava do interesse dela – ou pelo menos assim parecia. (Poucos brasileiros aceitavam a base humanitária declarada da campanha

5 Ver João Pandiá Calógeras, *A history of Brazil* (Univ. of North Carolina Press, 1939), págs. 108-9.

da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos; acreditavam firmemente que seu objetivo era, primeiro, arruinar a agricultura brasileira em benefício dos interesses das Índias Ocidentais britânicas e, segundo, romper os laços do Brasil com a África para facilitar a expansão britânica lá e, subseqüentemente, o desenvolvimento do continente africano como um rival econômico do Brasil.) A maioria dos deputados inclinava-se a concordar com Cunha Matos em que o governo tinha sido "forçado por ameaças de hostilidades em caso de oposição da nossa parte ... forçado, obrigado, exigido, sujeitado e compelido pelo governo britânico a concluir uma convenção onerosa e degradante sobre assuntos que são internos, domésticos e puramente nacionais e da exclusiva competência do corpo legislativo livre e soberano e do augusto chefe da nação brasileira". Eles estavam irritados com o Imperador e o seu governo por dois motivos: em primeiro lugar, ao concordar em abolir o comércio de escravos após um período de apenas três anos, ambos tinham, por insistência do ministro britânico, ignorado o fato de que a própria Câmara estava considerando várias propostas de terminação do comércio de escravos num prazo mais razoável (por exemplo, a de Vergueiro, de abolição em seis anos); em segundo, tinham desconsiderado inteiramente a solicitação geral da Câmara no sentido de ser consultada sobre todos os tratados com potências estrangeiras. Tampouco deixaram os deputados de perceber as sérias implicações do primeiro artigo do tratado, que declarava o comércio de escravos um ato de pirataria. Cunha Matos, Clemente Pereira e Dom Romualdo concordaram todos em que isto era uma tentativa, em violação da lei brasileira e sem a sanção do legislativo nacional, de negar a brasileiros considerados envolvidos no comércio ilegal de escravos acesso aos seus próprios tribunais nacionais, sujeitando-os, em vez disso, à jurisdição de cortes estrangeiras (isto é, britânicas). Foi, declarou Clemente Pereira, "o ataque mais direto que podia ser feito à Constituição, à dignidade e à honra nacionais e aos direitos individuais de cidadãos brasileiros". Mas de pouco valeu a irritação dos deputados. Como o tratado de abolição já tinha sido ratificado pelo Brasil, a Câmara não tinha alternativa senão aceitá-lo.

Preocupado com a extensão e a veemência da oposição ao tratado, tanto no Legislativo como em todo o país, o governo brasileiro fez várias tentativas de persuadir o britânico a adiar a data estabelecida para a abolição.[6] George Canning, o autor do tratado, já estava morto e Lorde Aberdeen, secretário de Negócios Estrangeiros britânico (1828-30), estava disposto a considerar a reivindicação, embora suspeitasse que uma proposta para estender o período intermediário durante o qual o comércio brasileiro de escravos seria legalmente permitido continuar ao sul do Equador "não seria sequer ouvido na Câmara dos Comuns".[7] Wellington, o primeiro-ministro, rejeitou totalmente a idéia. "Toda a questão," escreveu a Aberdeen em setembro de 1828, "é de impressão. Nunca conseguiremos abolir o comércio estrangeiro de escravos. Mas temos de evitar tomar qualquer medida [*sic*] que possa induzir o povo inglês a acreditar que não fazemos tudo que esteja ao nosso alcance para desestimulá-lo e extingui-lo o mais breve possível."[8] No caso, o governo britânico estava preparado, portanto, a ceder em apenas um ponto: os navios negreiros brasileiros poderiam continuar a comerciar na costa africana ao sul da linha do Equador até a data em que o comércio se tornasse final e completamente ilegal – 13 de março de 1830 –, depois da qual eles teriam mais seis meses, durante os quais poderiam legitimamente retornar ao Brasil.

O governo britânico, entretanto, não pode ter tido muitas esperanças de que, quando o tratado de 1826 finalmente entrasse em vigor, o governo brasileiro cumpriria suas obrigações de abolir o comércio. Robert Gordon já manifestara a opinião de que o comércio de escravos seria decuplicado durante o prazo de três anos até 1830 e que, então, continuaria ilegalmente, com a conivência do governo brasileiro.[9] Em abril de 1828, um comerciante inglês, W. A. Kentish, que tinha vivido na Bahia durante doze anos, avisou Wellington de que o tratado de abolição era

> um acordo que o governo [brasileiro] não podia pôr em prática, mesmo se fosse *sincero* nas suas manifestações, o que, neste caso, posso assegurar que não é ... O governo pode proibir [a] importação [de escravos] nos portos *principais* ... mas tenho certeza de que deixará subentendido na ocasião que *se dará liberdadepara desembarcá-los em qualquer parte contígua da*

6 Ver Manchester, *op. cit.,* págs. 224-5.

7 Aberdeen para Wellington, 27 de agosto de 1828, impresso nos *Despatches* de Wellington, iv, pág. 674.

8 Wellington para Aberdeen, 4 de setembro de 1828, *ibid*. v. pág. 14.

9 Gordon para Canning, no. 2, 27 de novembro de 1826, F. O. 84/56.

> *costa*, porque a nação, unanimemente, não concordaria com qualquer coisa menos do que isso. Se o governo de lá pode ganhar algum *ponto* importante por *declarar* que desencoraja o tráfico, ou *fingindo* obrigar a sua abolição, não tenho qualquer dúvida sobre as suas declarações; mas nunca, enquanto os brasileiros dependerem dos frutos da agricultura para o seu sustento,haverá qualquer diminuição desse comércio.[10]

Charles Pennell, cônsul britânico na Bahia e mais tarde cônsul-geral no Rio de Janeiro, antecipara que o tratado seria considerado pelos governos brasileiros como "uma imposição de uma autoridade superior, da qual é lícito escapar, mais do que um acordo que estão obrigados a fazer cumprir". "Subornar e intimidar este governo para que adote nossos sentimentos ou nossas providências (e a convicção popular é que fizemos ambos) ...," acrescentou Pennell mais tarde, "é uma tarefa infrutífera."[11]

Em 3 de maio de 1830, na sua Fala do Trono anual, Dom Pedro anunciou que, nos termos do tratado anglo-brasileiro de 1826, o comércio brasileiro de escravos era agora ilegal e que seu governo tinha a intenção de tomar todas as medidas necessárias para evitar a sua continuação: "o comércio de escravos cessou", declarou, algo prematuramente.[12] No caso, o comércio receberia muito pouca atenção nos doze meses seguintes, que viram uma série de crises políticas no Brasil, que culminariam, em 7 de abril de 1831, com a abdicação do Imperador e a nomeação de três regentes para exercer o poder em nome do seu filho de seis anos, o futuro Dom Pedro II.[13] Entre os fatores que contribuíram para o aprofundamento da divergência entre Dom Pedro e a maioria dos seus súditos, além dos seus métodos de governo inconstitucionais e autocráticos, da sua forte dependência de ministros e conselheiros portugueses, da sua política externa mal-sucedida no rio da Prata e, não menos importante,

---

10 Kentish para Wellington, 13 de abril de 1828, impresso nos *Despatches* de Wellington, iv, págs. 370-1.

11 Pennell para Canning, 8 de junho de 1827, Pennell para Dudley, 22 de agosto de 1827, citado Manchester, *op. cit*., págs. 222-3; Pennell para Palmerston, 12 de fevereiro de 1831, F. O. 84/122.

12 Citado em João Dornas Filho, *A Escravidão no Brasil* (Rio de Janeiro, 1939), pág. 79. Em 11 de outubro de 1829, o ministro da Marinha anunciara que nenhum navio poderia deixar um porto brasileiro para praticar o comércio de escravos depois de 15 de novembro (Aston para Aberdeen, nº 2, 27 de março de 1830, F. O. 84/111). Ver também anúncio anterior, 1 de outubro de 1829, impresso em B. F. S. P. xvii, 743.

13 Para a crise política que culminou na abdicação de Dom Pedro I, ver Calógeras, *History of Brazil*, págs. 94-118; Manchester, H. A. H. R. xii (1932), págs. 186, 190-7; Manchester H. A. H. R. xi (1931), págs. 162-8; C. H. Haring, *Empire in Brazil* (Harvard, 1958), págs. 30-42. Os regentes foram o General Lima e Silva, o Senador Vergueiro e o Marquês de Caravelas. Em 17 de junho de 1831, os dois últimos foram substituídos pelo Deputado José da Costa Carvalho e pelo Deputado João Bráulio Muniz.

da sua vida particular escandalosa, estava o preço que ele se dispusera a pagar pelo reconhecimento internacional da independência do Brasil, e especialmente o tratado de abolição com a Grã-Bretanha, que tendera a confirmar a opinião generalizada de que o Imperador colocava considerações dinásticas à frente dos interesses nacionais brasileiros. Ainda assim, não foi feita qualquer tentativa de reverter a política brasileira em relação à questão do comércio de escravos depois da crise da abdicação. Ao contrário, em 21 de maio de 1831, o ministro da Justiça do novo governo, Manuel José de Sousa França, instruiu o Conselho Municipal do Rio de Janeiro (e sua instrução foi subseqüentemente expedida a todos os Conselhos Municipais e Presidentes provinciais) a fazer tudo que pudessem para evitar a importação de escravos, o que, ele recordava, era agora inteiramente ilegal.[14] Prosseguia assinalando que, ademais, segundo o artigo 179 do novo Código Criminal de 16 de setembro de 1830, que proibia reduzir pessoas livres à escravidão, as autoridades já tinham o poder de libertar quaisquer escravos importados ilegalmente que apreendessem e de processar criminalmente tanto os contrabandistas como toda pessoa que, daquela data em diante, comprasse escravos africanos importados diretamente da África.

Em 31 de maio de 1831, Felisberto Caldeira Brant, agora marquês de Barbacena, introduziu no Senado brasileiro um projeto de lei contra o comércio de escravos que foi prontamente aprovado. O projeto foi imediatamente remetido à Câmara baixa, onde vários deputados já se tinham manifestado em favor de alguma forma de legislação preventiva e onde Honório Hermeto Carneiro Leão, um jovem político mineiro que seria mais tarde o Marquês de Paraná, tinha efetivamente proposto o estabelecimento de uma Comissão para examinar a matéria. Padre Diogo Antônio Feijó, o padre, deputado e, desde julho, ministro da Justiça liberal, foi o principal responsável pela condução do projeto de Barbacena na Câmara (ainda que não sem algumas emendas) e ele finalmente tornou-se lei em 7 de novembro de 1831.[15] O primeiro artigo declarava categoricamente que *todos os escravos que entrassem no Brasil seriam*

14 Ver Agostinho Marques Perdigão Malheiro, *A Escravidão no Brasil: Ensaio histórico-jurídico-social* (2ª ed., São Paulo, 1944), ii. 49-50; B. F. S. P. xix. 531.

15 Sobre as origens e a passagem da lei brasileira contra o comércio de escravos de 1831, ver Alves, *op. cit.*, págs. 208-11. Os *Anais do Senado* e os *Anais da Câmara* infelizmente contêm apenas breves resumos dos debates sobre este importante projeto.

daí por diante legalmente livres. A lei prosseguia identificando uma ampla gama de pessoas relacionadas com a importação ilegal de escravos – o comandante, o mestre e o imediato de um navio negreiro, o proprietário e, se fosse parte ciente da transação, o proprietário anterior do navio, aqueles que financiassem o empreendimento ou assistissem de qualquer forma na sua preparação, aqueles envolvidos no desembarque de escravos e aqueles que conscientemente comprassem escravos recém-importados (*boçais*) – que, embora não fossem considerados e tratados como piratas, conforme determinado no tratado de 1826, tornavam-se passíveis de prisão por um período de três a nove anos e de castigo corporal conforme o artigo 179 do Código Criminal e de uma multa de duzentos mil-réis por escravo importado, bem como de pagamento das despesas de reexportação dos escravos liberados para a África. Finalmente, uma pequena recompensa de 30 mil-réis por escravo apreendido era oferecida aos informantes ou, quando a embarcação fosse apresada no mar, ao comandante, oficiais e tripulação do navio brasileiro responsável pela captura.[16] Em abril de 1832, foram introduzidos novos regulamentos que previam a inspeção pela polícia e pelos juízes de paz locais de todos os navios que entrassem ou saíssem de um porto brasileiro e o exame mais cuidadoso dos escravos postos à venda no Brasil, a fim de verificar se eles tinham sido importados antes de 13 de março de 1830.[17]

A Câmara dos Deputados brasileira tinha aceito fatalisticamente um projeto de lei contra o comércio de escravos, como aceitara o tratado do qual ele emanara. A abolição do comércio de escravos brasileiro era um fato consumado. Era muito melhor que os brasileiros que tentassem prosseguir com o comércio fossem prontamente reprimidos

---

16 Lei de 7 de novembro de 1831, impressa em Perdigão Malheiro, ii. 239-40 e Pereira Pinto, i. 404-7. Ver também Alves, *op. cit*., págs. 210-11, nº21; Manchester, *British Preëminence*, págs. 242-3.

17 Decreto de 12 de abril de 1832, impresso em Pereira Pinto, i. 408-11; ver também Alves, *op. cit.*, pág. 218; Manchester *op. cit*., pág. 243, nº 94. Quando ficou claro que não era praticável repatriar os escravos liberados pelas autoridades brasileiras, foram publicados dois avisos, de 29 de outubro de 1834 e 19 de novembro de 1835, para assegurar a sua liberdade e regular a sua contratação por pessoas de *reconhecida probidade e inteireza* (impresso em Pereira Pinto, i, 411-15, 415-19). No caso, a maioria dos africanos livres voltou rapidamente à escravidão. Representações britânicas em seu favor, e em favor de africanos libertados pela comissão mista do Rio de Janeiro, foram inúteis – pelo menos até a segunda metade do século XIX (ver adiante, capítulo 13, págs. 380-3. [Os números das páginas referem-se ao original em inglês.]

Para a história dos "africanos livres," ver W. D. Christie, *Notes on Brazilian Questions* (Londres, 1865), págs. 1-50; A. C. Tavares Bastos, *Cartas do Solitário* (Rio de Janeiro, 1863), págs. 125-45.

pelas suas próprias autoridades nos seus próprios tribunais e sujeitos à lei brasileira do que a Marinha britânica assumir responsabilidade pela supressão do comércio brasileiro de escravos – e que tribunais britânicos pudessem tratar como piratas brasileiros envolvidos naquele comércio. Esta atitude foi resumida por José Lino Coutinho (Bahia), ministro do Império (Assuntos Interiores) de julho de 1831 a janeiro de 1832, que declarou ser a legislação brasileira necessária, ainda que apenas *para salvar a decência nacional*.[18] (Muitos deputados nunca contaram seriamente que a lei brasileira fosse aplicada: era *uma lei para inglês ver*.)* Ao mesmo tempo, a passagem da lei de novembro de 1831 foi indubitavelmente facilitada pelo clima político – liberal e reformista – no Brasil depois da abdicação forçada de Dom Pedro I e, mais importante, pela queda temporária da procura por escravos e uma certa repugnância (embora de curta duração) pelo comércio de escravos. O comércio brasileiro de escravos, tanto legal (ao sul do Equador) como ilegal (ao norte da Linha) tinha aumentado consideravelmente (ainda que não exatamente decuplicado, como antecipara Robert Gordon) durante o período imediatamente anterior à sua abolição: enquanto, durante os anos de 1822-27, uma média de sessenta navios tinha desembarcado aproximadamente 25.000 escravos por ano na província do Rio de Janeiro, em 1828, mais de cento e dez navios desembarcaram cerca de 45.000 escravos; um número semelhante foi desembarcado em 1829 e, nos primeiros seis meses de 1830, setenta e cinco navios desembarcaram mais de 30.000. Na província da Bahia, onde nos últimos anos uns quinze navios tinham desembarcado anualmente entre 3.000 e 4.000 escravos, em 1829 quarenta e três embarcações desembarcaram mais de 17.000, enquanto no mesmo ano mais 5.000 eram desembarcados por vinte e dois navios em

18 Citado em Alves, *op. cit*., pág. 208. Um projeto de lei para pôr fim ao comércio de escravos em 31 de dezembro de 1829, apresentado à Câmara por Pedro de Araújo Lima já em 14 de maio de 1827 (antes do debate sobre o tratado de 1826) tinha sido defendido com base em que "este negócio é do Brasil, a decisão deve ser brasileira" (ver Luís Henrique Dias Tavares, "As Soluções Brasileiras na Extinção do Tráfico Negreiro," *Journal of Inter-American Studies*, ix (1967), pág. 373). Durante o período 1827-31, um número de projetos foi também introduzido no Legislativo brasileiro, notadamente por Antônio Ferreira França, em maio de 1830, para a abolição gradual da escravidão (ver Alves, *op. cit*., págs. 213-17, Calógeras, *Política Exterior*, ii. págs. 514-516).

* Em português no original (N. T.).

Pernambuco.[19] Além de satisfazer com sobras as necessidades dos fazendeiros brasileiros – o preço médio de um escravo homem jovem e saudável caiu de 70 libras antes de março de 1830 para 55 libras em abril de 1831 para 35 libras em julho do mesmo ano[20] – e portanto, a curto prazo, diminuir a dependência do Brasil em relação ao comércio de escravos, esse influxo sem precedentes de mais de 175.000 escravos num período de três anos antes da abolição final despertou, numa forma mais extremada, uma emoção que sempre estivera presente no Brasil, ainda que, em geral, de forma latente: o medo da africanização. Num país em que os escravos negros formavam uma proporção tão grande da população total, o argumento de que a continuada importação maciça de africanos degradava e barbarizava um país já atrasado e – como os escravos eram os inimigos naturais dos seus senhores – constituía uma ameaça sempre crescente para a segurança interna e a dominação branca era muito mais efetiva do que os argumentos abolicionistas convencionais sobre a imoralidade do comércio de escravos ou a superioridade do trabalho livre e das máquinas sobre a mão-de-obra escrava. "Empilhando barris de pólvora na mina brasileira" era a metáfora mis freqüentemente usada pelos adversários do comércio de escravos no Brasil. Como argumentava Evaristo da Veiga, editor do jornal altamente influente, a *Aurora Fluminense*, e um dos fundadores da Sociedade Defensora da Liberdade e da Independência Nacional, de orientação abolicionista, "nosso país está inundado sem qualquer medida por uma raça rude e estúpida, cujos números já existentes deveriam alarmar-nos".[21] Um fato curioso é que, no debate público sobre o comércio de escravos, eram os abolicionistas que revelavam o mais aberto preconceito racial: o que o

19 Estimativas dos relatórios mensais dos cônsules britânicos ao Foreign Office. Ver também Walsh, *Notices of Brazil*, ii. pág. 322: 1828, 43.555; 1829, 52.600 (númerosrelativos apenas ao Rio de Janeiro); Luís Viana Filho , *O Negro na Bahia* (Rio de Janeiro, 1946), pág. 98: 1828, 8.127; 1829, 12.808; 1830, 8.425 (números relativos à Bahia); Ver. C. S. Stewart, *A visit to the South Seas ... during the years 1829 and 1830* (Londres, 1832), i. págs. 80-1. Em maio de 1829, o ministroamericano no Rio de Janeiro relatou que o comércio, que tinha dobrado entre 1820 e 1827, triplicara desde então (ver Lawrence F. Hill, "The Abolition of the African Slave Trade to Brazil," H. A. H. R. xi. (1931) pág. 171, nº 8). De formasemelhante, o comércio para Cuba tinha crescido fortemente durante os três anos anteriores à abolição legal, em maio de 1820. Ver Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba*, pág. 15.

20 Pennell para Palmerston, nº 7, 23 de julho de 1831, F. O. 84/122; ver Manchester, *op. cit*, pág. 239.

21 *Aurora Fluminense*, 10 de março de 1834. Cf. 30 de novembro de 1831, 10 de maio de 1834. A Sociedade patrocinou a publicação de um notável folheto abolicionista de F. L. C. Burlamaque, *Memória analítica acerca do comércio de escravos e acerca dos males da escravidão doméstica* (Rio de Janeiro, 1837).

Brasil queria era uma população branca, declarara José Bonifácio.[22] Os defensores do comércio de escravos, por outro lado, argumentavam que os africanos eram necessários para "civilizar" o Brasil.[23]

Quando a lei brasileira de 7 de novembro de 1831 entrou em vigor, o comércio brasileiro de escravos estava virtualmente paralisado como resultado da saturação do mercado que se seguiu a vários anos de importação extraordinariamente grande (em antecipação ao fim do comércio) e da incerteza nos círculos comerciais interessados quanto às medidas que os governos brasileiro e britânico poderiam adotar quando o comércio se tornasse ilegal e, o que era mais alarmante, ato de pirataria. Durante mais de dois anos, de meados de 1830 ao fim de 1832, muito poucos escravos foram importados no Brasil.[24] A procura por novos suprimentos de escravos foi, porém, retomada rapidamente e, como geralmente esperado, o comércio brasileiro de escravos foi reorganizado numa base ilegal – e altamente lucrativa.

Durante a década de 1830, a agricultura extensiva foi consideravelmente fortalecida e ampliada na economia brasileira. Pela primeira vez desde sua fase inicial de prosperidade, no último quartel do século XVIII, a produção de algodão no Brasil estagnou no período posterior a 1830 (só deveria reviver durante a Guerra Civil americana), mas a produção de açúcar, apesar da competição cubana e do aumento da produção européia de açúcar de beterraba, aumentou firmemente tanto nas regiões tradicionais do Nordeste como, mais especialmente, em São Paulo e na região de Campos, na província do Rio de Janeiro.[25] De significação ainda maior foi a expansão realmente espetacular da

---

22 Citado em Chamberlain para Canning, 2 de abril de 1823, Secreto, impresso em Webster, *Britain and the Independence of Latin America*, i. pág. 222.

23 Sobre este ponto, ver Rodrigues, *op. cit.*, págs. 149-50.

24 Ver, por exemplo, Pennell para Aberdeen, 15 de outubro de 1830, F. O. 84/112; Pennell para Palmerston, 12 de fevereiro, 2 de março, 23 de julho, 27 de agosto de 1831, F. O. 84/122; Cunningham e Grigg (membros da comissão mista do Rio de Janeiro) para Palmerston, 7 de dezembro de 1831, F. O. 84/120; Grigg para Palmerston, 6 de dezembro de 1832, F. O. 84/129; *Aurora Fluminense*, 12 de agosto de 1831, 30 de novembro de 1831; *Relatório do Ministério da Justiça* (Rio de Janeiro, 1832). Também relatórios de cônsules britânicos na Bahia, em Pernambuco, no Maranhão, etc.

25 Ver Furtado, *Economic Growth of Brazil*, páginas 116-24. Sobre o desenvolvimento da economia das fazendas de açúcar em São Paulo, ver Roger Bastide e Florestan Fernandes, *Brancos e Negros em São Paulo* (2ª ed., São Paulo, 1959), págs. 23-7. Depois de completado este livro, chamou-me a atenção uma interessante monografia recente, Maria Teresa Schorer Petrone, *A Lavoura Canavieira em São Paulo. Expansão e Declínio* (1765-1851) (São Paulo, 1968).

produção de café na província do Rio de Janeiro e, em menor grau, em Minas Gerais e em São Paulo. O café tinha sido introduzido na província setentrional do Pará a partir de Caiena, no começo do século XVIII. Mais tarde foi cultivado na vizinhança imediata do Rio de Janeiro – quase inteiramente para consumo local; o porto do Rio exportou pouco mais de uma tonelada em 1779 e somente 1.400 toneladas ainda em 1806.[26] Durante o primeiro quartel do século XIX, porém, à medida que o gosto pelo café se desenvolvia nas populações urbanas da Europa e da América do Norte e as suas possibilidades comerciais se tornavam mais aparentes, os cafezais gradualmente se espalharam pelas serras virgens do norte do Rio de Janeiro e do sul de Minas Gerais, penetrando finalmente São Paulo. Foi sobretudo no vale do rio Paraíba que a topografia, o solo e o clima se combinaram para criar condições excepcionalmente favoráveis para o cultivo do café.[27] Os preços da terra se elevaram, as propriedades rurais se consolidaram e o sistema de grandes fazendas, já tão familiar nas áreas de plantio de açúcar, se repetiu na nova região cafeeira em expansão no sudeste do Brasil. Na segunda metade dos anos 20, o café se firmou no Brasil como a terceira maior lavoura comercial. Na década de 1830, ultrapassou o açúcar e o algodão, tornando-se o principal produto de exportação,[28] representando 40% das vendas totais ao exterior no fim da década. Tinha-se inaugurado um novo e importante capítulo na história econômica do Brasil.

O trabalho nas fazendas de café tinha sido feito, desde o início, pelo braço escravo. Escravos derrubavam a floresta, plantavam os cafeeiros, colhiam e processavam o café, cuidavam da plantação e serviam na casa-grande. E uma vez estabelecida, uma força de trabalho escrava tinha de

26 Richard Morse, *From Community to Metropolis. A biography of São Paulo, Brazil* (Gainesville, 1958), pág. 111.

27 Sobre o desenvolvimentoda produção de café no vale do Paraíba, ver Stein, *Vassouras*, págs. Vii, 3-26. Também, Emília Viotida Costa, *Da Senzala à Colônia* (São Paulo, 1966), págs. 19-24; Furtado, *op. cit.*, págs. 123-8.

28 Ver Furtado, *op. cit.*, págs. 123-4. Stein dá as seguintes cifras para as exportações de café do Rio de Janeiro (em arrobas; arroba=31,7 libras ou 14,688kg., hoje geralmente arredondada para 15kg. (N. T.):

1792	160	1830	1.958.925
1817	318.032	1835	3.237.190
1820	539.000	1840-1	4.982.221
1826	1.304.450		

(Stein, *op. cit.*, pág. 53, tabela 4: produção, exportação e preço de café da área do Rio de Janeiro, 1792-1860).

ser regularmente renovada, tão grande era a sua taxa de mortalidade, resultado de horas de trabalho exaustivas, disciplina brutal e doenças.[29] Numa fazenda de café típica, no município de Vassouras, no vale do Paraíba, em 1835, por exemplo, como mostrado pelo professor Stanley Stein, 26 dentre 136 escravos – quase 20% - revelaram-se defeituosos ou doentes e durante um período de apenas dezesseis meses (1835-7) morreram 16% dos escravos da fazenda.[30] Não era raro que um fazendeiro tivesse apenas 25 escravos, de um lote de 100, aclimatados, treinados e trabalhando três anos depois de comprados.[31] Um número de escravos era recrutado através do mercado interno, de uma área para outra, dentro do Brasil (Minas Gerais, por exemplo, tinha recursos de mão-de-obra subutilizados), mas só o comércio transatlântico podia suprir regularmente os fazendeiros de café do vale do Paraíba com a quantidade de trabalhadores de campo de que eles tão urgentemente precisavam. "A América devora os pretos," escreveu o emigrado francês Charles Auguste Taunay no seu *Manual do agricultor brasileiro*. "Se a importação continuada não os fornecesse, a raça em breve desapareceria do nosso meio."[32] Legal ou ilegal, não parecia haver alternativa para o comércio de escravos pelo Atlântico. A mão-de-obra brasileira não-escrava – branca, mulata ou negra – nem era prontamente disponível na quantidade nem, como o trabalhador ameríndio, adequada, assim se acreditava, à agricultura em larga escala das plantações.[33] Renovados esforços para encorajar a imigração européia tinham produzido escassos resultados: nunca mais de 2.500 e freqüentemente menos de 1.000 europeus eram atraídos para o Brasil em cada ano – e não tinham optado por viajar milhares de milhas para trabalhar junto com escravos africanos em fazendas de açúcar, algodão ou café.[34] Durante a segunda metade dos anos 20, tinha circulado no Rio de Janeiro e na Bahia que mercadores brasileiros e portugueses estavam planejando introduzir no Brasil "colonizadores pretos livres", logo que o comércio de escravos se tornasse ilegal e, desde que os contratos fossem feitos voluntariamente e os "colonizadores" não fossem reduzidos à escravidão ao chegarem, não parecia haver impedimento legal ao esquema.

29 Ver Stein, *op. cit.*, págs. 132-47, 161-95.

30 *Ibid, pág. 185.*

31 *Ibid, pág. 70.*

32 Citado em *ibid.*, pág. 227.

33 Ver Furtado, *op. cit.*, págs. 134-6.

34 José Fernando Carneiro, *Imigração e Colonização no Brasil* (Rio de Janeiro, 1949), Apêndice.

Os representantes da Grã-Bretanha no Brasil não viam como o governo britânico poderia negar ao negro o direito de deixar a África de sua própria vontade, se lhe fossem oferecidos incentivos suficientes e garantias adequadas.[35] Lorde Aberdeen, secretário de Negócios Estrangeiros britânico na época, porém, viu nisso uma tentativa óbvia de continuar o comércio de escravos sob outra roupagem, já que na sua opinião seria impossível garantir a liberdade dos colonizadores africanos numa sociedade tão completamente baseada na escravidão africana. Portanto, em dezembro de 1829, Aberdeen fez saber que, como o tratado de 1826 tornava o comércio ilegal "sob qualquer pretexto e de qualquer forma que fosse", navios brasileiros transportando "pretos livres" estariam "sujeitos a serem tratados e punidos da mesma maneira que se estivessem praticando mais abertamente o tráfico de escravos".[36] A idéia foi, pois, abandonada.

Já em novembro de 1833, George Jackson e Frederick Grigg, membros britânicos do tribunal misto do Rio de Janeiro, escreviam que, depois de uma calmaria de dois ou três anos, e apesar da lei de 1831 que o declarava ilegal, o comércio brasileiro de escravos tinha começado a crescer a um ritmo alarmante.[37] Velejando ostensivamente para a costa ocidental da África com tabaco e rum para o comércio africano legítimo ou para Montevidéu e o rio da Prata ou simplesmente para outro porto brasileiro, navios deixavam regularmente o Rio de Janeiro e portos vizinhos para o comércio africano de escravos. Na volta, com o auxílio de um elaborado sistema de sinais costeiros, desembarcavam seu carregamento ilegal de escravos em vários pontos ao longo da costa brasileira: entre Rio de Janeiro e Vitória – em Guarapari, Macaé, São João da Barra (na embocadura do rio Paraíba, à jusante de Campos), Rio das Ostras, Manguinhos, Ilha de Santa Ana, ilhas Maricá, Cabo Frio; entre Rio de Janeiro e Santos – em Mangaratiba, restinga de Marambaia, Dois Rios, Angra dos Reis, Ilha Grande, Parati, Ubatuba, ilhas dos Porcos, ilha de São Sebastião, ilha de Santo Amaro, Periqué, Sombrio; no próprio Rio de Janeiro, nas praias tranqüilas de Copacabana, Glória e Botafogo; do outro lado da baía, nas praias de Niterói e Jurujuba; e mesmo embaixo dos canhões da fortaleza de Santa Cruz, na entrada do porto do Rio. Os navios vazios continuavam então para o porto do Rio de Janeiro ou, com

35 P. ex., Pennell para Aberdeen, 23 de janeiro, 23 de abril de 1830, F. O. 84/112.

36 Aberdeen para Aston, 7 de dezembro de 1829, F. O. 84/95.

37 Jackson e Grigg para Palmerston, 12 de novembro de 1833, F. O. 84/138.

crescente freqüência, para um dos portos brasileiros menores, onde entravam em lastro ou quase em lastro, ou com uma pequena carga de cera, marfim e óleo da África ocidental e imediatamente começavam a reaparelhar-se para o comércio de escravos. Negros *boçais* ou *novos* que não eram transferidos para plantações próximas da costa imediatamente depois do desembarque eram alojados em depósitos recém-estabelecidos (alguns dos maiores encontravam-se na Rua do Rosário, perto das docas, no Rio de Janeiro), onde se tentava, sem grande êxito, ensinar-lhes rudimentos da língua portuguesa, de modo que eles pudessem ser leiloados junto com os *ladinos* (escravos já aclimatados e treinados) e os *crioulos* (escravos nascidos no Brasil). Fazendeiros do interior, em Vassouras, Valença, Paraíba do Sul, Juiz de Fora, Leopoldina e outros municípios do vale do Paraíba, eram supridos de escravos por agentes e *comissários* (intermediários), muitos deles portugueses, que vendiam a sua produção e lhes forneciam bens de consumo, ou por *comboieiros* (vendedores itinerantes de escravos).[38] "Com grande freqüência, viajando no interior, ..." escreveu George Gardner nas suas *Travels in the Interior of Brazil*, "tenho encontrado bandos de escravos de ambos os sexos, variando de 20 a 100 indivíduos, que não podiam falar uma só palavra de português, conduzidos a pé para o interior para serem vendidos ou já pertencentes a fazendeiros."[39] Desembarques ilegais eram também feitos regularmente na Bahia ou vizinhança (em Itaparica, ilha dos Frades, Santo Amaro do Ipitanga e na bela praia de Itapuã),[40] em Pernambuco e, menos freqüentemente, em Paranaguá (200 milhas ao sul de Santos) e nas províncias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Mesmo o comércio baiano, entretanto, constituía agora apenas um pequeno ramo do crescente comércio metropolitano que servia as plantações de açúcar do Rio e de São Paulo e, mais importante, as áreas de café em desenvolvimento no vale do Paraíba.

Sucessivos governos brasileiros mostraram-se incapazes de fazer cumprir a lei de 7 de novembro de 1831 e, portanto, de evitar o ressurgimento e expansão do comércio de escravos depois que ele se tornara ilegal. Eles foram, na sua maioria, fracos e de curta duração, desprovidos de recursos financeiros, militares e navais adequados e preocupados com

38 Ver Stein, *op. cit.*, págs. 69-73.

39 George Gardner, *Travels in the Interior of Brazil ... during the years 1836-41* (Londres, 1846), pág. 12.

40 Ver Viana Filho, *op. cit*., pág. 86.

os conflitos constitucionais e políticos que inevitavelmente se seguiram à abdicação de Dom Pedro e com a série de revoltas provinciais que ameaçavam destruir a unidade e estabilidade conseguidas na independência.[41] Por um curto período, uma flotilha brasileira patrulhou a costa da província do Rio de Janeiro e, durante os anos de 1834-5, capturou seis navios de escravos.[42] A Marinha brasileira foi, entretanto, requerida para tarefas mais urgentes quando, em 1835, revoltas provinciais com claras conotações separatistas eclodiram nos extremos norte e sul do país (no Pará e no Rio Grande do Sul). Daí por diante, abandonou-se todo esforço sério para suprimir, ou pelo menos obstruir, o comércio no mar. Enquanto isso, uma série de ordens aos presidentes das províncias marítimas exigindo esforços mais determinados para impedir o desembarque de escravos e punir os importadores e aqueles que os ajudavam foi expedida pelo Ministério da Justiça no Rio de Janeiro, especialmente durante as gestões de Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho (junho de 1833 a janeiro de 1835).[43] A administração da justiça e a aplicação da lei a nível local estavam, entretanto, em mãos de juízes de paz eleitos e de oficiais da Guarda Nacional, poucos dos quais não se deixavam subornar e que, na sua maioria, eram eles mesmos proprietários ou estavam ligados à classe dos proprietários rurais – que tinha interesse na continuação do comércio de escravos – por laços de família ou de interesse.[44] Com raras exceções, eles estavam, portanto, dispostos a ser coniventes com os desembarques de escravos. Uma vez longe da costa, os escravos recém-importados estavam, em qualquer hipótese, fora do alcance da lei: fazendeiros de café e senhores de engenho (plantadores de açúcar) tinham autoridade senhorial suprema sobre as suas propriedades. Nas raras ocasiões em que um caso era submetido aos tribunais, os objetivos da justiça eram invariavelmente derrotados por uma combinação deslavada de suborno

41 Para um breve relato dos desenvolvimentos políticos durante os anos 30 – "uma década de extraordinária confusão e comoção" – ver Haring *op. cit.*, págs. 45-52. Para um tratamento mais amplo, ver Sérgio Buarque de Holanda (ed.), *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo ii, vol. ii *O Brasil Monárquico. Dispersão e Unidade* (São Paulo, 1964).

42 Ver adiante, capítulo 5, págs. 138-9,140-1. [Os números das páginas referem-se ao original em inglês.]

43 Ver lista de ordens de governo e decretos para a supressão do comércio de escravos (a maior parte deles exarados durante os anos 1834-5), incluída em Hamilton (Rio de Janeiro) para Aberdeen, nº 36, 13 de agosto de 1842, F. O. 84/408. Também *Relatórios do Ministério da Justiça* (Rio de Janeiro, 1832-7).

44 A história administrativa do Brasil durante o período da Regência ainda está por ser escrita. Mas ver T. W. Palmer, "A momentous decade in Brazilian administrative history, 1831-40," H. A. H. R., xxx (1950), págs. 209-17; *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo ii, vol. ii, capítulo I.

e intimidação. Ademais, o julgamento de todos os processos criminais era feito por júri, e os jurados eram escolhidos majoritariamente dentre membros da classe social abastada, proprietária de escravos. Magistrados especiais (juízes de direito) cuidadosamente selecionados que eram periodicamente enviados pelas autoridades provinciais para examinar a ocorrência de burla à lei eram impotentes. Em novembro de 1834, Agostinho Moreira Guerra foi confinado à sua residência na ilha Grande "como numa cidadela sitiada, temendo constantemente ser assassinado, sem ousar mover-se fora de casa a não ser acompanhado por uma força armada".[45] A supressão do comércio de escravos, declarou, era "totalmente impraticável nas presentes circunstâncias".[46] Em janeiro de 1835, Joaquim José Rodrigues Torres, presidente da província do Rio de Janeiro, queixou-se a Aureliano, ministro da Justiça, que ele estava "quase reduzido à posição de mero espectador de crimes que não posso controlar nem punir"; era, escreveu, "impossível resistir à torrente que cada dia nos arrasta para mais perto da beira do abismo".[47] Apenas durante um curto período, no começo de 1835, houve uma reação perceptível contra o comércio de escravos. Isto se seguiu a uma séria insurreição de escravos na Bahia, que, combinada com a ameaça de revoltas semelhantes em outros pontos, serviu para lembrar aos brasileiros brancos os perigos inerentes à importação anual de milhares de novos escravos da África.[48]

Em outubro de 1835, chegou ao fim o período durante o qual três regentes tinham exercido o poder em nome do jovem Dom Pedro II e o Padre Feijó, eleito em abril, tomou posse como regente único do Brasil. O próprio Feijó tinha sido em parte responsável pela passagem da lei contra o comércio de escravos de 1831 e entre os ministros nomeados

45 Jackson e Grigg para Palmerston, nº 34, 18 de dezembro de 1834, F. O. 84/153.

46 Agostinho Moreira Guerra para Joaquim José Rodrigues Torres, presidente da província do Rio de Janeiro, 12 de novembro de 1834 anexo a *ibid*. Para um caso semelhante, ver José Antônio Pimenta Bueno, juiz de direito em São Sebastião, para Rafael Tobias de Aguiar, presidente da província de São Paulo, 8 de março, anexo a Jackson e Grigg nº 7, 28 de março de 1834, F. O. 84/152.

47 Rodrigues Torres para Aureliano, 16 de janeiro, anexo a Jackson e Grigg, nº 4, 24 de janeiro de 1835, F. O. 84/174.

48 Ver discurso do presidente da Bahia à Assembléia Legislativa daquela província, em 1 de março, e representação da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, de 17 de março, anexos a Jackson e Grigg, nº 15, 23 de março de 1835, F. O. 84/174; representação da Assembléia Legislativa da Bahia, 11 de maio, anexa a Jackson e Grigg, nº 35, 6 de julho de 1835, F. O. 84/175. Para um relato da revolta de escravos da Bahia, ver R. Nina Rodrigues, *Os Africanos no Brasil* (Rio de Janeiro, 1932), págs. 79-83; Donald Pierson, *Negroes in Brazil: a study of race contact at Bahia* (Chicago, 1942), págs. 43-5.

havia vários de inclinação abolicionista, inclusive Antônio Paulino Limpo de Abreu (ministro do Império, outubro de 1835 a fevereiro de 1836, junho a setembro de 1836, fevereiro a maio de 1837), Manuel Alves Branco (ministro dos Negócios Estrangeiros, outubro de 1835 a fevereiro de 1836, ministro do Império e Ministro das Finanças maio a setembro de 1837). Nenhum governo no Rio de Janeiro exercia, porém, efetivo controle sobre o país como um todo – na verdade, em conseqüência de um Ato Adicional de 12 de agosto de 1834, o poder do governo central estava agora *constitucionalmente* restringido de maneira considerável.[49] Em meados da década de 1830, o comércio de escravos continuou a expandir-se regularmente ao longo da costa, com pouca ou nenhuma interferência das autoridades locais brasileiras, até finalmente alcançar e ultrapassar o seu nível anterior a 1826. Em setembro de 1836, os membros britânicos da comissão mista escreveram que "talvez em nenhum período ele tenha sido praticado de maneira mais ativa e ousada".[50] Em novembro, Hamilton Hamilton, o ministro britânico, relatou que havia 3.500 escravos em depósitos em Campos, 3.000 em Macaé, 2.000 em São Sebastião e 3.000 no Rio de Janeiro, e que, em conseqüência, os preços dos escravos estavam caindo pela primeira vez em cinco anos.[51] Durante o último trimestre de 1836, entretanto, trinta e seis navios de escravos deixaram o Rio de Janeiro para a África e vinte e nove navios chegaram com carregamentos de escravos (quatorze deles desembarcaram mais de 6.000 escravos durante as últimas seis semanas do ano).[52] E até abril de 1837 tinha havido um "grande e lamentável aumento" adicional do comércio.[53] Cerca de 46.000 escravos, na maioria de Angola, Congo e Moçambique, foram desembarcados ilegalmente de quase cem navios somente nas províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo durante 1837.[54]

Durante os anos de 1834-37, houve tentativas esporádicas de fortalecer a lei brasileira contra o comércio de escravos de 7 de novembro

49 Ver Palmer, *op. cit.*, págs. 213 segs.

50 Jackson e Grigg, nº 24, 30 de setembro de 1836, F. O. 84/199.

51 Hamilton, nº 12, 11 de novembro de 1836, F. O. 84/204. Hamilton Charles James Hamilton foi ministro britânico no Rio de Janeiro de maio de 1836 a agosto de 1846 (embora ausente em licença prolongada de dezembro de 1837 a julho de 1841).

52 Ver Apêndice.

53 Grigg, nº 11, 5 de abril de 1837, F. O. 84/215.

54 Ver Apêndice.

de 1831. Introduziram-se projetos que, por exemplo, teriam capacitado o governo brasileiro a autorizar a captura e condenação de navios que, embora não efetivamente no processo de importar escravos, claramente o tinham feito, o que teria tirado das mãos dos juízes de paz casos de importação de escravos, impondo penas mais severas àqueles que fossem condenados pela importação ou tentativa de importação e controles mais severos sobre as partidas e chegadas de navios no comércio africano. Todos, sem exceção, foram derrotados na Câmara dos Deputados, que durante o período da Regência (1831-40) se encontrou em posição excepcionalmente forte e que, particularmente depois das eleições de 1833 (as primeiras depois da abdicação de Dom Pedro I), caiu sob o firme controle dos interesses fundiários e escravistas.[55] A Câmara mostrou-se muito mais sensível à exigência oposta, feita com crescente freqüência durante esse período, de que toda a legislação vigente contra o comércio de escravos fosse revogada. Já em maio de 1834, o Conselho Municipal de Bananal (São Paulo) tinha enviado uma resolução ao legislativo do Rio de Janeiro a favor da revogação da lei de 1831.[56] Durante os três anos seguintes, uma enxurrada de petições semelhantes chegaram à capital provenientes de municipalidades espalhadas pelo Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Uma lei tão completamente desligada das realidades da vida brasileira, argumentava-se, era impossível de fazer cumprir, e qualquer tentativa de aplicá-la só podia acarretar o desprezo pela lei como um todo. De importância mais imediata para os fazendeiros brasileiros era o fato de que, embora a lei de 1831 não pudesse evitar que eles adquirissem todos os escravos de que necessitavam, isso não significava que os milhares de negros que tinham sido e ainda estavam sendo importados no Brasil viessem para eles legalmente livres. Isso criava uma situação potencialmente perigosa e era por isso que os fazendeiros

55 Alves, *op. cit*., págs. 220-1; *Relatório do Ministério da Justiça*, 1834, 1835, 1836; Jackson e Grigg, nº 14, 17 de novembro de 1833, F. O. 84/138, nº 14, 6 de junho, nº 18, 28 de junho de 1834, F. O. 84/152, nº 26, 14 de outubro, nº 29, 10 de novembro de 1834, F. O. 84/153, nº 36, 27 de julho de 1835, F. O. 84/175, nº 24, 30 de setembro, nº 28, 2 de novembro de 1836, F. O. 84/199. Até 1855 a Câmara de Deputados brasileira era composta de aproximadamente 100 membros eleitos em sufrágio restrito por condições de classe. As províncias mais fortemente representadas eram Minas Gerais (20), Bahia (13), Pernambuco (13), São Paulo (9), Rio de Janeiro (8). Membros da segunda câmara legislativa, o Senado, eram nomeados pelo Imperador em caráter vitalício.

56 Anexo a Jackson e Grigg, nº 14, 6 de junho de 1834, F. O. 84/152. A questão tinha sido discutida em círculos do governo já em janeiro de 1834 (Jackson e Grigg, nº 3, 15 de janeiro de 1834, F. O. 84/152).

e seus representantes na capital exigiam não apenas a revogação da lei, mas também uma anistia geral para aqueles que já a tinham infringido. Tanto quanto salvaguardar as suas necessidades futuras, eles buscavam segurança para a "propriedade" que já tinham. A questão de se a lei de 1831 devia ou não ser revogada foi discutida na própria Câmara em mais de uma ocasião, mas sucessivos governos conseguiram de alguma forma evitar uma medida que tão enormemente antagonizaria a Grã-Bretanha.

Em 30 de junho de 1837, admitindo que a lei contra o comércio de escravos que ele tinha promovido se mostrara totalmente inadequada aos seus objetivos, o Marquês de Barbacena introduziu no Senado um novo projeto que ele esperava seria aceito como uma forma realista de conciliação entre interesses opostos.[57] Por outro lado, Barbacena compreendia os problemas de mão-de-obra dos fazendeiros, "proprietários pacíficos, chefes de famílias respeitáveis, homens cheios de diligência e virtude, que promovem a prosperidade pública e privada com o seu trabalho": sem o trabalho escravo, concordava ele, eles enfrentariam, pelo menos a curto prazo, a possibilidade de um declínio continuado da sua força de trabalho, "já que a enfermidade, a velhice e a mortalidade liquidam o maior dos exércitos quando não há recrutamento". Ademais, Barbacena acreditava que não era razoável punir os fazendeiros por não examinarem mais cuidadosamente a origem dos escravos que compravam; nunca houvera uma infração à lei "com razões tão plausíveis para ser desculpada, senão perdoada". Era também impraticável punir proprietários de escravos por terem violado a lei no passado. "Procurar processar as partes culpadas de comprar negros introduzidos ilegalmente no Império", diria Barbacena a W. G. Ouseley, encarregado de negócios britânico, um ano mais tarde, "seria pior do que uma guerra civil".[58] Por outro lado, ele estava mais convencido do que nunca de que o comércio de escravos era não apenas imoral mas que constituía, a longo prazo, uma séria ameaça à paz, à estabilidade e ao equilíbrio racial internos do Brasil. Se

---

57 *Anais do Senado de 1837*, 175-81; *Jornal do Comércio*, 1 de julho de 1837; Hesketh e Grigg, nº 22, 2 de julho de 1837, F. O. 84/218; Hamilton, nº 15, 3 de julho de 1837, F. O. 84/222. Ver também Alves, *op. cit.*, págs. 225-8; Antônio Augusto de Aguiar, *Vida do Marquês de Barbacena* (Rio de Janeiro, 1896), págs. 953-6; João Pandiá Calógeras, *Da Regência à Queda de Rosas* (São Paulo, 1933), págs. 345-8.

58 Citado em Ouseley para Palmerston, nº 1, 9 de julho de 1838, F. O. 84/253. William Gore Ouseley foi secretário da legação no Rio de Janeiro em 1833-45 e serviu como encarregado de negócios de janeiro a agosto de 1833, de janeiro a maio de 1836, de junho de 1838 a julho de 1841.

o comércio continuar no seu nível atual, disse ele ao Senado, "o Brasil em breve não será o imitador e rival de nações civilizadas, mas o imitador e rival da costa da África". Portanto, ele propunha, primeiro, que fossem tomadas medidas mais efetivas para evitar a importação de escravos, mas, segundo, que a compra de escravos, uma vez importados, não fosse mais considerada um delito. De acordo com o projeto de Barbacena, que se propunha substituir a lei de 1831, a importação no Brasil de escravos ou de "pretos livres" era proibida; navios brasileiros e estrangeiros encontrados em portos brasileiros com escravos a bordo *ou mesmo equipados para o comércio de escravos* estaria sujeito a captura e, se condenado, seria desmantelado e vendido; a renda iria para os captores e informantes, na forma de recompensas mais altas; qualquer pessoa julgada culpada de transportar e desembarcar escravos ou de esconder escravos recém-importados continuaria sujeito a prisão, multas e pagamento das despesas de reexportação dos escravos liberados; o exame dos navios de chegada a um porto brasileiro ou que dele partissem seria tornado mais estrito e seria recusada permissão de saída para a costa africana a menos que fosse dada uma garantia eqüivalente ao valor do navio e de sua carga, restituível ao fim de dezoito meses sob condição de o navio, nesse período, não se ter envolvido no comércio de escravos. Segundo o artigo final, porém, a lei de novembro de 1831, que tinha declarado automaticamente livres todos os africanos que tivessem entrado no Brasil como escravos e que tinha tornado um delito a compra de escravos importados ilegalmente, seria revogada.[59]

Apesar da oposição de vários membros, o projeto de Barbacena foi aprovado pelo Senado.[60] Em 9 de agosto ele foi remetido à Câmara, onde foi posto em discussão em 2 de setembro. Os deputados brasileiros estavam profundamente divididos em suas atitudes em relação ao projeto.[61] Ele dava satisfação parcial àqueles que favoreciam a revogação da lei de 1831 (a maioria), mas eles objetavam ao restante do projeto, que visava à supressão mais eficiente do comércio de escravos. Aqueles que desejavam a supressão do comércio de escravos (a minoria) sentiam-se profundamente insatisfeitos com o artigo final do projeto: tomado

59 Para o texto do projeto, ver Alves, *op. cit.*, págs. 226-8.

60 *Jornal do Comércio*, 5 de agosto de 1837; Hesketh e Grigg, nº 30, 14 de agosto de 1837, F. O. 84/219.

61 Os debates estão relatados em Hesketh e Grigg, nº 33, 4 de setembro, nº 35, 19 de setembro, nº 40, 3 de novembro de 1837, F. O. 84/219, e Hamilton, nº 27, 28 de novembro de 1837, F. O. 84/223.

como um todo, insistiam, o projeto só poderia servir para encorajar o comércio, já que simplesmente premiava a habilidade do contrabandista de escravos; ademais, ele eqüivalia a uma anistia para todos aqueles que tinham estado infringindo a lei no passado, e privava de toda esperança de fazerem valer o seu direito legal à liberdade aqueles africanos que tinham sido desembarcados no Brasil e vendidos como escravos desde 1830. E a legação britânica no Rio de Janeiro não tardou em fazer saber quanto o governo britânico deploraria a passagem do projeto de Barbacena – apesar de seus muitos aspectos positivos – se incluísse a revogação da legislação vigente contra o comércio de escravos.[62] No caso, entretanto, a Comissão de Diplomacia não estava menos dividida do que a Câmara à qual apresentou seu relatório em 30 de setembro, e a sessão terminou em meados de outubro sem ter feito qualquer progresso.

Enquanto isso, em setembro de 1837, uma séria crise política tinha terminado com a resignação do Padre Feijó e a elevação à Regência do presidente da Câmara dos Deputados, Pedro de Araújo Lima (um pernambucano e futuro Marquês de Olinda). Ela também trouxe ao poder um governo composto de – e fortemente apoiado por – políticos que, como Bernardo Pereira de Vasconcelos, de Minas Gerais, Joaquim José Rodrigues Torres, do Rio de Janeiro (futuro Visconde de Itaboraí), José da Costa Carvalho, de São Paulo (antigo regente e futuro Marquês de Monte Alegre), Miguel Calmon du Pin e Almeida, da Bahia (futuro Marquês de Abrantes), e o próprio Araújo Lima, tinham-se dissociado progressivamente não apenas de Feijó, mas também daquilo que eles tinham passado a considerar como liberalismo, federalismo e descentralização extremos dos anos posteriores ao Ato Adicional de 1834 e que finalmente defenderiam um regresso à ordem, à autoridade e a um executivo central mais forte. Unidos por estreitos laços familiares e interesses comuns, estes *regressistas*, junto com políticos mais jovens como Honório Hermeto Carneiro Leão (Minas Gerais), Paulino José Soares de Sousa (Rio de Janeiro), formariam ainda por uma geração o núcleo do Partido Conservador. Ao mesmo tempo, o governo de 19 de setembro de 1837,[63] que ficou no poder até 16 de abril de 1839, estava muito mais próximo do que o seu predecessor da opinião da maioria dos

62 Hesketh e Grigg, nº 30, 14 de agosto de 1837.

63 Adotei a prática brasileira de fazer referência a governos do período do império (1822-89) pela data em que tomaram posse.

deputados (ele era freqüentemente descrito como o *gabinete parlamentar*) e ainda mais afinado com os interesses dos fazendeiros de açúcar e café.

Bernardo Pereira de Vasconcelos, a força dominante no governo, que combinava as posições de ministro do Império e de ministro da Justiça, tinha-se oposto desde o começo ao tratado de abolição de 1826[64] e desde 1836 tinha feito campanha, tanto dentro como fora da Câmara, pela revogação da lei de 1831. Sua posição tinha ficado clara num discurso público um mês antes de tomar posse, quando declarara: "Que os ingleses ponham em prática esse tratado a que nos obrigaram pelo abuso do seu poder superior, mas esperar que cooperemos com eles nessas especulações enfeitadas com o nome de humanidade não é razoável."[65] Reconhecendo francamente que, mesmo que quisesse, era impotente para suprimir o comércio de escravos,[66] o novo governo não tentou fazer cumprir a lei de 1831 e, ademais, abandonou muitas das providências administrativas que governos anteriores tinham achado conveniente adotar. Um dos primeiros atos de Vasconcelos como ministro da Justiça, por exemplo, foi revogar o decreto de 6 de junho de 1837 sobre o exame mais escrupuloso dos navios chegados da África e liberar três navios já detidos.[67] Mesmo Antônio Peregrino Maciel Monteiro, o ministro dos Negócios Estrangeiros, que, quase sozinho entre os principais ministros, era conhecido por opor-se ao comércio de escravos e deplorava publicamente "a torrente de fraudes e abusos" que o rodeava,[68] via pouca vantagem em processar aqueles envolvidos no comércio ilegal, porquanto, como disse a George Gordon, encarregado de negócios britânico, em fevereiro de 1838, "pode-se prever por experiência que não se encontrará um tribunal de justiça que passe sentença contra eles.[69] Poucos meses mais tarde, Francisco Jê Acaiaba de Montezuma, um ex-ministro da Justiça e ministro dos Negócios Estrangeiros (maio a setembro de 1837), declarou:

64 Ver Walsh, *op. cit*., ii. págs. 217-19.

65 Citado no *Jornal do Comércio*, 19 de agosto de 1837.

66 *Relatório do Ministério da Justiça*, maio de 1838.

67 Hamilton, nº 26, 28 de novembro de 1837, F. O. 84/223; Hesketh e Grigg, nº 45, 17 de novembro de 1837, F. O. 84/219.

68 *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, maio de 1838.

69 Monteiro para Gordon, 12 de fevereiro, anexo a Gordon para Palmerston, nº 4, 28 de fevereiro de 1838, F. O. 84/252. Gordon foi encarregado de negócios desde a partida de Hamilton, em dezembro de 1837, até a volta de Ouseley, em junho de 1838.

A lei de 7 de novembro é uma completa nulidade. O objetivo de pôr fim ao tráfico não foi atingido, nem o governo tem qualquer esperança de que o será. Os que especulam nele contam com uma total impunidade desde o momento em que se efetua o desembarque. Muitas das autoridades locais protegem o desembarque de escravos e a sua transferência de um ponto a outro. Em muitos lugares isto está acontecendo em pleno dia e a qualquer hora, sem esconderijo. Ai do magistrado que tente interferir. Torna-se objeto de ódio, sua vida fica em perigo e alguns têm sido assassinados. Não se fazem capturas no mar porque a recompensa prometida já não é paga aos captores. Em suma, tudo conspira a favor do tráfico e contra a lei que o reprime.[70]

De fato, a lei de 1831 era tão flagrantemente letra morta que mesmo a pressão pela sua revogação estava começando a baixar um pouco. Quanto ao projeto de Barbacena, com seus dispositivos sobre medidas preventivas mais estritas, foi silenciosamente esquecido.

O governo brasileiro estava sob constante pressão da legação britânica no Rio de Janeiro (que praticamente assumiu o papel de sociedade abolicionista no Brasil) para fazer aplicar a lei de 1831 e introduzir legislação mais eficaz contra o comércio de escravos; em maio e novamente em setembro de 1838, por exemplo, a Grã-Bretanha pediu formalmente o cumprimento do compromisso do Brasil, de 1826, de declarar pirataria o comércio de escravos e tratar os que o praticavam como piratas.[71] Os representantes da Grã-Bretanha no Brasil reportavam, entretanto, com crescente irritação, que, longe de fazer tudo ao seu alcance para suprimir o comércio de escravos, o governo brasileiro o estava protegendo desavergonhadamente. Em janeiro de 1838, Gordon escreveu que o comércio tinha alcançado proporções "terríveis e impressionantes";[72] e durante os doze meses seguintes outros 40.000 escravos aproximadamente foram desembarcados, vindos do Congo, Angola e Moçambique, na área ao norte e ao sul do Rio de Janeiro – sobretudo em São Sebastião, Campos, ilha Grande e na própria capital.[73] Ampla evidência relativa a desembarques de escravos,

70 Citado em Jackson e Grigg, nº 3, 9 de abril de 1838, F. O. 84/241.

71 Gordon para Monteiro, 28 de maio, anexo a Gordon para Palmerston, nº 14, 15 de junho de 1838, F. O. 84/253; Ouseley para Monteiro, 5 de setembro, anexo a Ouseley para Palmerston, nº 16, 24 de setembro de 1838, F. O. 84/254 (em seguimento a Palmerston para Hamilton, 28 de fevereiro de 1838, F. O. 84/254).

72 Gordon para Palmerston, nº 1, 19 de janeiro de 1838, F. O. 84/252.

73 Ver Apêndice.

os indivíduos interessados e a localização dos seus estabelecimentos foi pacientemente coletada pela legação e pelos consulados britânicos e regularmente transmitida às autoridades brasileiras. Nada foi feito, porém, para impedir que navios aparelhassem e partissem do Brasil para a costa africana ou que, na volta, desembarcassem seus carregamentos de escravos. Vendas públicas de escravos recém-importados tinham lugar quase todo dia no Rio de Janeiro. O governo brasileiro, como disse Luís Viana Filho, simplesmente recorria a uma política de não ver e não ouvir – cego à vasta importação ilegal de escravos e surdo aos protestos britânicos contra ela.[74]

Em abril de 1839, o gabinete de 19 de setembro de 1837 foi derrubado. Os três que se lhe seguiram – em rápida sucessão – continham pelo menos alguns genuínos opositores do comércio, especialmente Cândido Batista de Oliveira, ministro dos Negócios Estrangeiros e das Finanças, ministro interino no gabinete de 16 de abril de 1839, e Caetano Maria Lopes Gama, ministro dos Negócios Estrangeiros no Gabinete de 1 de setembro de 1839 e ministro do Império bem como ministro dos Negócios Estrangeiros no Gabinete de 1 de setembro de 1839 e ministro do Império bem como ministro dos Negócios Estrangeiros no Gabinete de 18 de maio de 1840. Durante mais de um ano o comércio de escravos foi menos abertamente protegido; na verdade, alguns passos hesitantes foram dados para controlar a sua expansão.[75] Em 23 de julho de 1840, o "golpe de estado parlamentar" que pôs fim à Regência de Pedro de Araújo Lima e investiu Dom Pedro, aos quinze anos de idade, de autoridade imperial também deu ao Brasil oito anos de governo esclarecido, liberal e fortemente abolicionista. Liderado por Antônio Carlos de Andrada Machado e Silva, irmão de José Bonifácio (que morreu em 1838), o Gabinete da Maioridade, liberal, incluía o terceiro dos notáveis irmãos Andrada, Martim Francisco, como ministro das Finanças, junto com Limpo de Abreu como ministro da Justiça e Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque como ministro da Marinha. Este governo resistiu com sucesso à renovada pressão das assembléias provinciais de Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro, bem como da Câmara dos Deputados, pela revogação da lei de 1831. Circulares pedindo mais estritas restrições ao

74 Viana Filho, *op. cit.*, pág. 88. Em junho de 1827, referindo-se ao comércio ilegal ao norte do Equador, Charles Pennell, na Baía, acusara as autoridades locais de "cegueira perversa e ótica doentia" (Pennell para Canning, nº 11, 1 de junho de 1827, F. O. 84/71).

75 Ouseley para Palmerston, nº 50, 28 de setembro de 1839, F. O. 84/287.

comércio foram expedidas aos presidentes das províncias marítimas e, embora os navios de guerra disponíveis para combate ao comércio de escravos continuassem muito escassos e de baixa qualidade, a Marinha brasileira, durante alguns meses, teve modesto êxito. A imprensa era virulenta na sua oposição a essas iniciativas e as autoridades locais novamente deixaram de dar ao governo seu pleno apoio. Apesar disso, W. G. Ouseley não tinha dúvida de que a mudança de atitude nos círculos governamentais contribuiu para desencorajar os comerciantes de escravos pela primeira vez em muitos anos. Ele chegou a detectar, ou assim imaginou, uma mudança gradual, porém perceptível, na opinião pública brasileira em relação ao comércio de escravos.[76] A situação, entretanto, logo mudaria: em 23 de março de 1841, o Gabinete da Maioridade foi substituído por um gabinete conservador e os conservadores ficaram no poder durante três anos. Uma vez mais os governos brasileiros no Rio de Janeiro deram sua bênção ao comércio ilegal de escravos, ou pelo menos pouco fizeram para estorvá-lo. O gabinete de 1 de fevereiro de 1844, geralmente liberal na sua composição, e os gabinetes que o sucederam durante o *qüinqüênio liberal* (1844-8), nos quais políticos como Alves Branco e Limpo de Abreu (que tinham estado intimamente identificados com o regime Feijó), bem como Holanda Cavalcanti, José Carlos Pereira de Almeida Torres (Visconde de Macaé), Francisco de Paula Sousa e Melo, foram proeminentes, sentiram-se obrigados a competir com os conservadores na sua disposição de permitir o comércio de escravos.[77] Durante quase uma década, com exceção de um curto período de dois meses (agosto a setembro de 1848),[78] não se fez qualquer tentativa séria de forçar o cumprimento da lei de 1831. Só em 1850 um governo brasileiro sentiu-se plenamente disposto a – e, acrescente-se, plenamente capaz de – cumprir os compromissos que assumira no tratado de 1826 e iniciar um esforço em larga escala – e finalmente bem-sucedido – para suprimir o comércio ilegal de escravos.[79]

76 Ouseley, nº 32, 12 de agosto de 1839, F. O. 84/324; Ouseley, nº 46, 16 de outubro de 1840, F. O. 84/325. Também memorando do Foreign Office sobre indicações no Brasil de um espírito hostil ao comércio de escravos, 2 de junho de 1842, F. O. 84/445.

77 Ver Paula Beiguelman, "Aspectos da Organização político-partidária no Império Brasileiro", *Revista de História* (São Paulo), xxv. (1962), nº 51, págs. 6-7; *História Geral da Civilização Brasileira* II, iii, págs. 195-6.

78 Ver adiante capítulo 10, págs. 292-4 [Os números das páginas referem-se ao original em inglês.]

79 Ver adiante capítulo 10, págs. 292-4. [Os números das páginas referem-se ao original em inglês.]

Sumário

. . . .

Capítulo IV

NEGOCIAÇÕES DE TRATADOS, 1830-1839

Durante todo o tempo em que os governos brasileiros se mostraram incapazes ou pouco desejosos de fazerem cumprir a sua própria legislação que proibia a importação de escravos no Brasil no período posterior a 1830, a Grã-Bretanha – ou, para ser mais preciso, a Marinha britânica – representou a única ameaça séria à continuação daquele comércio ilegal. E o sucesso ou fracasso da marinha na repressão ao comércio brasileiro de escravos – era duvidoso que, sem a cooperação do Brasil, ela jamais conseguisse suprimi-lo completamente – não dependia somente do número de navios de guerra disponíveis para a tarefa. Dependia também – e mais imediatamente – da medida em que, de conformidade com os vários tratados contra o comércio de escravos firmados pela Grã-Bretanha com o Brasil e outras potências estrangeiras, fossem dados poderes aos navios de guerra britânicos para abordar, revistar e capturar navios de escravos no comércio brasileiro.

Considerando a atenção que Canning dedicara à natureza exata do tratado que a Grã-Bretanha arrancara do Brasil em 1826, é extraordinário como ele parece ter dado pouca atenção à questão crucial

Página anterior

de como o comércio brasileiro de escravos, uma vez ilegal, poderia ser suprimido pela Marinha britânica se, como já na época parecia provável, o governo brasileiro deixasse de cumprir as obrigações assumidas por tratado. Durante três anos (1827-30) o comércio brasileiro permaneceu ilegal apenas ao norte do Equador e o tratado de 1826 estipulava que, durante esse período, navios de patrulha britânicos continuariam a operar de conformidade com a Convenção Anglo-Portuguesa sobre Direito de Busca de 1817; uma ata de 2 de julho de 1827 (7 e 8 Geo. IV cap. 74) autorizou comissões mistas anglo-brasileiras, que sediariam no Rio de Janeiro e em Serra Leoa, a adjudicar quaisquer navios brasileiros capturados ao norte da Linha – desde que estivessem carregando escravos.[1] Em agosto de 1827, Gordon (ainda no Rio de Janeiro) tinha sido instruído por Lorde Dudley (secretário de Negócios Estrangeiros em 1827-8) a solicitar um artigo, a ser acrescentado ao tratado de 1827, "que estabeleceria o emprego ilícito do navio com base no seu aparelhamento e outras circunstâncias gerais ... em vez da cláusula que requeria prova de que se tivessem efetivamente embarcado escravos".[2] O governo brasileiro tinha, porém, rejeitado todas as propostas de Gordon. O mais perto que o governo britânico chegou de conseguir uma "cláusula de equipamento" foi quando ensaiou a idéia de, como um *quid pro quo*, permitir que o comércio de escravos continuasse ao sul do Equador. As negociações em Londres fracassaram, entretanto, quando se tratou de definir os detalhes do que constituiria equipamento para fins de transporte de escravos e, portanto, justificaria o apresamento e condenação do navio.[3] O tratado de 1817 e os poderes da Marinha britânica por ele fixados permaneceram, pois, inalterados.

Mas que aconteceria depois de 13 de março de 1830, quando todo o comércio brasileiro de escravos se tornaria ilegal? De conformidade com o artigo 1 do tratado de 1826, o comércio de escravos praticado por

1 *Tratados*, de Hertslet, iii. 33-40.

2 Dudley, nº 5, 31 de agosto de 1827, F. O. 84/71 (James Bandinel, tinha sugerido, aparentemente sozinho, que seria prudente assegurar o acréscimo de uma cláusula de equipamento ao Tratado de 1817 *antes* de assinar um tratado de abolição com o Brasil: comentários sobre o memorando de Lushington, 26 de janeiro de 1826, F. O. 84/60)

3 Gordon para Aracati, 17 de dezembro de 1826, anexo a Gordon para Dudley, nº 1, 17 de maio de 1828, F. O. 84/84; "Memorandum on the grounds on which it might be advisable to take into consideration the proposal of M. d'Itabaiana to prolong the period at present fixed for the final abolition of the Brazilian slave trade", 2 de setembro de 1828, F. O. 84/71; Itabaiana para Aberdeen, 9 de maio de 1829, F. O. 84/95.

brasileiros seria "considerado e tratado como pirataria". Por quem? Por ambas as partes do tratado? Navios de patrulha britânicos poderiam revistar e capturar navios de escravos brasileiros em qualquer parte em alto-mar? Com ou sem escravos a bordo? Tribunais britânicos poderiam julgá-los como navios piratas? Os indivíduos envolvidos no comércio poderiam ser julgados e punidos como piratas? Havia uma extraordinária confusão sobre o sentido exato do artigo 1, o mais importante do tratado. Em 1823, Stephen Lushington, um proeminente advogado abolicionista e deputado, criticando o tratado de abolição negociado por *Sir* Charles Stuart e finalmente rejeitado por Canning, enfatizara a importância de declarar pirataria o comércio brasileiro de escravos a fim de que "qualquer navio de patrulha britânico pudesse apresar um navio brasileiro que o praticasse e a tripulação fosse passível de ser levada a julgamento por pirataria e ter seus bens confiscados".[4] Durante o debate sobre o tratado de 1826 na Câmara de Deputados brasileira, vários oradores tinham antecipado, com alguma ansiedade, que navios de escravos brasileiros capturados pela Marinha britânica seriam tratados como barcos piratas nos tribunais daquele país.[5] E mais de um funcionário britânico interessado na abolição do comércio de escravos interpretava da mesma forma o artigo 1 do tratado de 1826. Por exemplo, Henry Hayne, juiz membro da comissão no Rio de Janeiro, exultou com "aquela palavra valiosa e importante, pirataria", acrescentando, "Parece ser [também] importante conseguir a inserção daquela importante palavrinha, pirataria, no tratado português tão pronto quanto possível."[6] Contemplando o período posterior a 1830, William Smith, comissário de arbitragem em Freetown, instou pela criação imediata naquela cidade de um tribunal competente para conhecer do caso de cidadãos brasileiros acusados de pirataria.[7] Antes de deixar Londres para o norte do Brasil como cônsul britânico em São Luís do Maranhão, Robert Hesketh também se manifestou energicamente sobre o significado do tratado de 1826: navios negreiros brasileiros (mesmo aqueles sem escravos a bordo) podiam, segundo ele, ser detidos ao largo da costa brasileira e podiam-se estabelecer, em qualquer porto onde houvesse um

4 Memorando, 26 de janeiro de 1826, F. O. 84/60.
5 Ver acima, cap. 3, pág. 65-6. [Os números das páginas referem-se ao original em inglês.]
6 Hayne para Aberdeen, 19 de agosto de 1829, F. O. 84/93.
7 Smith para Aberdeen, 19 de agosto de 1829, F. O. 84/88.

cônsul britânico, tribunais competentes para julgar a tripulação e o navio; o proprietário, o mestre e a tripulação de um navio condenado estariam sujeitos a penas severas por pirataria; seu delito podia ser mesmo capital se tivessem resistido pela força à captura.[8] Esta era também a opinião expressa pelo Reverendo Robert Walsh, capelão da legação britânica no Rio de Janeiro, no seu livro bem conhecido *Notices of Brazil in 1828 and 1829*: depois de 23 de março de 1830 (*sic*), escreveu, o comércio não mais seria permitido e "toda esta costa pilhada e acossada será então protegida, e todo negreiro em qualquer parte dela será preso e julgado como pirata".[9] Mesmo os comerciantes de escravos aparentemente temiam o pior: durante 1830 eles deixavam a costa ocidental africana em comboios, convencidos de que, se fossem detidos por um navio de patrulha britânico, seriam tratados como piratas nos tribunais do almirantado.[10] Pela primeira vez, ao que parece, suas vidas, tanto como seus bens, estavam em jogo.

Durante mais de um ano o governo britânico efetivamente discutiu com seus assessores legais se tinha ou não o direito de tratar comerciantes de escravos brasileiros como piratas logo que o comércio brasileiro se tornasse ilegal. As complexidades jurídicas da questão não eram, porém, desprezíveis. Em março de 1830, *Sir* Herbert Jenner, o procurador da Coroa, advertiu o Governo de que:

> "Como o tráfico de escravos não é pirataria pelo Direito das Gentes e como o direito de punir os súditos de estados estrangeiros que o pratiquem só pode ser alcançado por tratado, os tribunais ordinários deste país não são competentes para conhecer de tais delitos; será necessária a sanção do Legislativo para o estabelecimento de um tribunal para o julgamento daqueles súditos brasileiros que possam ser encontrados praticando o comércio de escravos depois do período fixado pelo tratado para a sua abolição."[11]

8 Memorando, 3 de agosto de 1831, F. O. 84/122.
9 R. R. Walsh, *Notices of Brazil in 1828 and 1829* (Londres, 1830), pág. 491.
10 Pennell para Aberdeen, nº 5, 20 de abril de 1830, F. O. 84/122.
11 Jenner, 8 de março de 1830, citado no memorando do Gabinete, de 7 de julho de 1845, B. M. Add. MSS. 43125 (*Aberdeen Papers*), na ocasião em que o projeto de Aberdeen sobre o comércio de escravos no Brasil estava sendo preparado. Ver adiante, capítulo 9, pág. 256, nº 1. [Os números de páginas referem-se ao original em inglês.]

A legislação destinada a substituir a Ata de 2 de julho de 1827 (que autorizava as comissões mistas anglo-brasileiras, com exclusividade, a julgar navios brasileiros capturados) foi efetivamente redigida, mas o governo britânico decidiu não dar prosseguimento a ela. Ele relutava em forçar uma interpretação tão extrema dos direitos que lhe eram concedidos pelo artigo 1 do tratado de 1826 a menos que se comprovasse absolutamente necessário fazê-lo, e na época havia evidência de uma disposição do Governo brasileiro de cumprir os compromissos assumidos no tratado e pôr termo ao comércio de escravos. O Governo britânico reconhecia também que o tempo necessário para conseguir a passagem de um novo projeto permitiria aos comerciantes de escravos uma trégua inestimável. Ademais, havia a possibilidade de um curso alternativo de ação: persuadir o Governo brasileiro a permitir que o tratado anglo-português sobre direito de busca de 1817, modificado para adaptá-lo ao objetivo do tratado anglo-brasileiro de 1826 (a abolição do comércio tanto ao sul como ao norte do Equador), continuasse em vigor.

A interpretação dada pelo Governo brasileiro ao artigo 1 do tratado de 1826, absolutamente, não era clara. A portaria expedida em 4 de novembro de 1829, que anunciava que o Governo britânico concordara em que os brasileiros poderiam continuar legalmente com o comércio de escravos na costa africana ao sul do Equador até 13 de março de 1830 e que estava instruindo seus comandantes navais em conseqüência, concluía que os navios que deixassem a costa naquela data ou antes poderiam, portanto, completar suas viagens "sem incorrerem na responsabilidade de serem tratados como piratas, conforme a Convenção".[12] Não se declarava por quem esses navios poderiam ser tratados como piratas depois daquela data. Em julho de 1830, Eustáquio Adolfo de Melo Matos, o encarregado de negócios brasileiro em Londres, foi instruído a pedir ao Governo britânico a dissolução das comissões mistas anglo-brasileiras no Rio de Janeiro e em Freetown com base em que, tendo sido estabelecidas em 1828 em caráter temporário a fim de julgar a legalidade de capturas durante o período em que o comércio de escravos era em parte legal, elas eram supérfluas agora que o comércio era inteiramente ilegal. Casos de comércio ilegal de escravos praticado por brasileiros, sugeria-se, deveriam no futuro ser considerados como pirataria e tratados

12 Citado no memorando de Gabinete, 17 de julho de 1845.

pelos tribunais competentes do país.[13] Numa nota datada de 4 de outubro de 1830 para Lorde Aberdeen, secretário dos Negócios Estrangeiros britânico, entretanto, Melo Matos escreveu, "estando absolutamente proibido aos súditos brasileiros, desde 13 de março último, o comércio de escravos na costa da África e devendo aqueles que o empreendam no futuro ser punidos conforme as estipulações do Tratado de 23 de novembro de 1826 *pelos tribunais ordinários das duas Altas Partes Contratantes*"[*] (meu itálico).[14] O Governo brasileiro, ao que parece, estava pleiteando a dissolução das comissões mistas numa tentativa de assegurar que, no futuro, tribunais brasileiros – e somente tribunais brasileiros – conheceriam de casos de brasileiros envolvidos no comércio de escravos. Entretanto, com base na letra da portaria de 4 de novembro de 1829 e, mais importante, da nota enviada por Melo Matos a Aberdeen em 4 de outubro de 1830, era possível ao governo britânico, daí por diante, argumentar – como quinze anos mais tarde ele argumentaria durante os debates sobre a legalidade de certas medidas extremas propostas por Lorde Aberdeen (uma vez mais secretário dos Negócios Estrangeiros) para a supressão do comércio brasileiro de escravos – que o Governo brasileiro havia reconhecido que, de acordo com o artigo 1 do Tratado de 1826, a Grã-Bretanha tinha realmente o direito de tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria.

Naquele momento, o Governo britânico manteve-se pouco disposto a exercer tal direito. Ao mesmo tempo, tendo tido muito trabalho para conseguir do Brasil um tratado de abolição, não estava certamente preparado para renunciar às suas responsabilidades e deixar a supressão do comércio ilegal de escravos a cargo apenas das autoridades brasileiras. Lorde Palmerston, que se tornou secretário dos Negócios Estrangeiros em novembro de 1830 e que, exceto por um breve intervalo na oposição, permaneceria no Foreign Office até 1841, disse a Melo Matos em dezembro que era absolutamente essencial que as comissões mistas continuassem em existência para julgar navios brasileiros capturados, já que o comércio brasileiro certamente continuaria por algum tempo e "um período considerável de tempo se passaria antes que finalmente se pudessem fazer arranjos para

13 Miguel Calmon du Pin e Almeida para Melo Matos, nº 31, 3 de julho de 1830, A. H. I. 268/1/1/15.
* Em francês no original (N. T.).
14 Mello Mattos para Aberdeen, 4 de outubro de 1830, F. O. 84/111.

a constituição de tribunais que exercessem jurisdição criminal em casos de pirataria, de acordo com os dispositivos do tratado".[15] (Portanto, Palmerston era também culpado de usar palavras ambíguas: deliberadamente, ou não, ele não esclareceu se considerava que, de acordo com o tratado, era responsabilidade apenas do Brasil ou tanto do Brasil como da Grã-Bretanha estabelecer aqueles tribunais.) Em resposta, Melo Matos admitiu que a dissolução imediata das comissões mistas seria "acompanhada de consideráveis dificuldades", mas achava que "se teria de recorrer aos remédios necessários" em vez de sancionar "a continuação ilegal de tribunais cujas funções tinham cessado de direito".[16]

Enquanto isso, tinham começado a circular rumores entre oficiais de marinha na costa ocidental da África que os navios de escravos brasileiros capturados não mais poderiam ser julgados no tribunal misto de Serra Leoa. Em março de 1831, o Comodoro Hayes, que comandava a esquadra britânica da África Ocidental, finalmente pediu esclarecimentos à própria comissão mista, sobre que o juiz britânico em exercício, o juiz brasileiro e o árbitro britânico decidiram unanimemente que daí por diante os negreiros brasileiros "seriam indubitavelmente culpados de pirataria, mas que, pelo tratado de 23 de novembro de 1826, não tinha sido delegada autoridade ao tribunal britânico e brasileiro da comissão mista para conhecer da matéria"; na sua opinião, o tratado de 1817, de conformidade com o qual a comissão funcionava, tinha sido prorrogado somente até que o comércio de escravos fosse finalmente abolido, em março de 1830.[17] A Marinha britânica corria, portanto, o risco de ficar paralisada por falta de instruções claras sobre os seus poderes justamente no momento em que era necessário obrigar o cumprimento de um dos grandes êxitos dos últimos anos, a declaração de ilegalidade do ramo brasileiro do comércio transatlântico de escravos.

Em Londres, Palmerston consultou mais uma vez os assessores legais do governo e eles forneceram a saída que ele estava procurando. Eles o lembraram da existência de um artigo separado do tratado de 1817 (que aparentemente ficara até então despercebido) segundo o qual, na ausência de um novo acordo entre as duas partes

15 Palmerston para Melo Matos, 10 de dezembro de 1830, F. O. 84/111.
16 Melo Matos para Palmerston, 30 de março de 1831, F. O. 84/122.
17 Hayes para membros da Comissão de Serra Leoa, 10 de março, Findlay, Smith e Paiva para Hayes, 15 de março, anexo a Findlay e Smith para Palmerston, Brasil nº 29, 18 de março de 1831, F. O. 84/118.

contratantes, o tratado permaneceria em vigor por quinze anos depois da abolição final do comércio.[18] Assim, em 16 de agosto de 1831, Palmerston informou Melo Matos de que, na opinião do Governo britânico, as comissões mistas anglo-brasileiras no Rio de Janeiro e em Serra Leoa podiam legalmente continuar a julgar os navios de escravos brasileiros e, como o comércio de escravos para o Brasil era agora inteiramente ilegal, o direito mútuo de busca não mais devia estar restrito à área ao norte do Equador; instruções pertinentes seriam expedidas, disse ele, aos oficiais de marinha e membros britânicos das comissões mistas. Casos de prática de comércio de escravos, acrescentava Palmerston a título de explicação, poderiam ser "muito mais conveniente, rápida e efetivamente despachados naqueles tribunais do que por quaisquer cortes de justiça que possam ser constituídas para o julgamento de súditos brasileiros envolvidos na prática do comércio de escravos".[19] De novo surge a pergunta, constituídas por quem? Palmerston estava deixando deliberadamente aberta a possibilidade de autorizar tribunais britânicos a conhecerem de casos de "pirataria" brasileira se o Brasil se recusasse a concordar com a continuação das comissões mistas? Ou – como os brasileiros argumentariam quando a questão foi ressuscitada em 1845, com a passagem da notória Lei sobre o Comércio de Escravos, de Lorde Aberdeen – Palmerston admitira, ao menos por inferência, que só o Brasil tinha o direito de tratar brasileiros como piratas? Em todo caso, fosse por não poderem refutar a interpretação de Palmerston do tratado de 1817, fosse por perceberem (como Palmerston inicialmente não percebera) que, como não tinha, por exemplo, uma cláusula sobre equipamento, o tratado de 1817 impunha certas restrições importantes às atividades da Marinha britânica contra o comércio de escravos, ou por terem consciência de que a alternativa era simplesmente que a Grã-Bretanha tratasse o comércio brasileiro de escravos como pirataria, o Governo brasileiro decidiu não contestar a asserção britânica de que o tratado deveria continuar em vigor por mais quinze anos. José de Paiva, o juiz brasileiro na comissão de Serra Leoa, que em julho de 1830 tinha sido instruído a deixar Freetown, foi subseqüentemente mandado ficar no seu posto, já que

18 Jenner para Palmerston, 28 de julho de 1831, F. O. 83/2345.
19 Palmerston para Melo Matos, 16 de agosto de 1831, F. O. 84/131.

as negociações em Londres não tinham "produzido os resultados desejados".[20] Só em 1845, quinze anos mais tarde, quando o Governo brasileiro invocou seu direito de denunciar o tratado de 1817, a Grã-Bretanha invocou o seu, de acordo com o artigo 1 do tratado de 1826, de tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria.

Em 1831, Lorde Palmerston tinha feito valer com êxito o seu direito de participar da captura e julgamento de navios brasileiros que praticassem o comércio que era então completamente ilegal. Mas isso era bastante? Como tão freqüentemente acontecera no passado, tão pronto se tomassem medidas positivas para suprimir o comércio sob uma bandeira, ele podia aparecer sob outra: os comerciantes sempre podiam lançar mão dos papéis e do pavilhão de um estado com o qual a Grã-Bretanha não tivesse um tratado sobre direito de busca ou com o qual tivesse um instrumento de alcance mais limitado. Mesmo antes de saberem até que ponto as autoridades brasileiras fariam cumprir a proibição do comércio ou que ação a Grã-Bretanha se estava preparando para tomar de acordo com o tratado de 1826, os comerciantes perceberam que, depois de 1830, a bandeira brasileira não mais poderia oferecer ao comércio de escravos para o Brasil o tipo de proteção que tinha dado no passado. E não perderam tempo para buscar outra mais segura.

Não tiveram de buscar muito longe. Havia, por exemplo, a bandeira francesa, que já protegia uma grande parte do comércio para Cuba. Embora o comércio de escravos fosse proibido pela lei francesa e durante a segunda metade da década de 1820 a legislação do país contra aquele comércio tivesse sido reforçada, a Marinha britânica não tinha poderes para interferir com navios que arvorassem o pavilhão da França. Infelizmente para os especuladores em perspectiva no comércio brasileiro, esta e muitas outras soluções possíveis para suas dificuldades lhes foram rapidamente negadas por Lorde Palmerston, que ao tomar posse iniciara imediatamente uma nova rodada de negociações com todas as potências marítimas, inclusive a França, que ainda não tinham firmado com a Grã-Bretanha um tratado adequado sobre direito de busca. Em novembro de 1831, o governo liberal de Luís Filipe, ansioso pelo apoio britânico,

20 Instruções para Paiva, 3 de julho de 1830, 26 de fevereiro de 1831, A. H. I. 57/3; Paiva para Findlay e Smith, 20 de junho, Findlay e Smith para Paiva, 21 de junho, anexo a Findlay e Smith, Brasil nº 34, 23 de junho de 1831, F. O. 84/118; Paiva para Findlay e Smith, 27 de julho, anexo a Findlay e Smith nº 46, 27 de julho de 1831, F. O. 84/118.

finalmente concedeu o direito mútuo de busca dentro de limites geográficos específicos, porém com a ressalva de que os navios capturados não seriam julgados em tribunais de comissões mistas – isto nenhum governo francês jamais consentiria – mas nos seus próprios tribunais nacionais. Uma segunda convenção, firmada em março de 1833, ampliou a área em que se aplicava o direito de busca e, além disso, incluíu uma cláusula sobre equipamento e dispôs sobre o desmantelamento dos navios de escravos condenados.[21] A prática do comércio ilegal de escravos sob pavilhão francês tornou-se daí por diante um risco demasiado grande. Eliminara-se quase inteiramente uma outra bandeira do comércio transatlântico de escravos.

Restava, porém, uma alternativa óbvia para a bandeira brasileira: a portuguesa. Até 1830 o grosso do comércio de escravos brasileiro tinha sido empurrado para o sul do Equador e, apesar de muitas promessas, os portugueses ainda não tinham declarado ilegal o comércio naquela área – muito menos concedido aos navios de guerra britânicos um direito de busca mais amplo. Fazia menos de dez anos que o Brasil tinha sido uma colônia portuguesa e o comércio brasileiro de escravos ainda abrigava muitos comerciantes portugueses residentes em Lisboa, Porto, África portuguesa, Rio de Janeiro e Bahia que tinham achado a bandeira brasileira muito conveniente para fins do tráfico de escravos depois de 1822, já que por algum tempo parecia oferecer proteção quase total contra a Marinha britânica: agora podiam voltar todos à sua própria bandeira. Além disso, mercadores que tinham assumido a nacionalidade brasileira quando da independência não tinham dificuldade em transferir os seus navios para proprietários portugueses fictícios ou simplesmente dar-lhes papéis portugueses falsos e uma bandeira lusitana. Funcionários diplomáticos e consulares portugueses no Brasil e autoridades coloniais portuguesas na África estavam geralmente dispostas a cooperar, desde que lhes fosse oferecido suborno adequado. E como brasileiros e portugueses falavam a mesma língua, os oficiais de marinha britânicos tinham enorme dificuldade em distinguir entre navios portugueses genuínos e fictícios. Já em 1829, comerciantes no Brasil e na África se preparavam para

21 30 de novembro de 1831 (B. F. S. P. XVIII 741-4); 22 de março de 1833 (B. F. S. P. XX, 286-301). Ver Bandinel, *Some account of the trade in slaves*, págs. 242-3. Os comerciantes de escravos no Brasil tinham planejado utilizar a bandeira francesa (Hayne para Aberdeen, 29 de setembro de 1829, F. O. 84/93).

aproveitar-se da bandeira portuguesa; já em 1833, depois de tantos anos em que quase desaparecera do comércio, estava sendo usada tão extensamente como quando o Brasil era uma colônia portuguesa. Assim, poucos anos depois da sua conclusão, o tratado anglo-brasileiro de 1826 tornara-se virtualmente irrelevante para os esforços da Marinha britânica de suprimir o comércio brasileiro de escravos. Os comerciantes de escravos, "cuja percepção dos meios de fraude", escreveram os membros da comissão de Serra Leoa em janeiro de 1833, "parece tornar-se mais aguda à medida que seus esquemas encontram maior oposição",[22] pareciam ter triunfado novamente.

A Grã-Bretanha, ao que parece, nunca tinha contemplado que os acontecimentos tomassem tal rumo. Canning, por exemplo, acreditara que o comércio português de escravos para o Brasil nunca poderia voltar a ser uma questão atual, já que se tinha tornado *de facto* ilegal como resultado da independência do Brasil em 1822 e, ademais, a Grã-Bretanha tinha o direito de suprimi-lo, de conformidade com os tratados vigentes.[23] Com o forte aumento, depois de 1830, do comércio praticado sob a bandeira portuguesa, tal opinião seria agora posta à prova. Os navios de guerra britânicos poderiam revistar e capturar navios portugueses de escravos ao sul do Equador da mesma forma que ao norte? O assessores legais da Coroa, cuja opinião sobre este ponto foi solicitada por Aberdeen em novembro de 1830 e novamente por Palmerston em janeiro de 1832, achavam que não. Independentemente de se o comércio português de escravos se tornara ilegal ou não com a independência do Brasil, argumentavam eles, a ação naval britânica ainda estava limitada pela camisa de força do tratado de 1817: só navios portugueses encontrados ao norte da Linha com escravos a bordo podiam ser capturados e levados à única comissão mista anglo-portuguesa restante, com sede em Serra Leoa. Mesmo que o governo português declarasse ilegal todo o comércio de escravos (e ele ainda não o tinha oficialmente feito), seria necessário chegar a um acordo com ele antes que o direito de busca pudesse ser estendido a todos os navios sob a bandeira portuguesa. E um acordo adicional seria certamente necessário antes que navios de patrulha britânicos pudessem capturar barcos portugueses

22 Smith e Macaulay para Palmerston, Geral no. 12, 5 de janeiro de 1833 (Relatório sobre 1832), F. O. 84/134.

23 Ver acima, capítulo 2, págs. 28-9. [Os números de páginas referem-se ao original em inglês.]

apenas equipados para o comércio de escravos.[24] Em suma, para que a Marinha britânica fizesse qualquer impressão sobre o comércio de escravos para o Brasil, agora que era crescentemente protegido pela bandeira portuguesa, um novo tratado anglo-português contra o comércio de escravos era uma prioridade. Assim, depois de um intervalo de quase uma década, negociações com Portugal para a abolição do comércio de escravos tornaram-se uma vez mais uma preocupação maior do Governo britânico.

Em suas negociações com Portugal durante a década de 1830, Lorde Palmerston tinha dois objetivos principais: primeiro, persuadir o Governo português a pôr em vigor uma legislação mais dura e abrangente, que tornasse todo o comércio de escravos ilegal e sujeito a punição severa tanto em Portugal como em todos os territórios portugueses na África; segundo, e mais importante, conseguir um novo tratado contra o comércio de escravos, de modo que a Marinha britânica tivesse condições de evitar a burla aos regulamentos portugueses, tanto por comerciantes lusitanos como por quaisquer outros que assumissem a nacionalidade portuguesa, caso as próprias autoridades de Portugal se mostrassem incapazes ou pouco dispostas a fazerem cumprir a lei. Apesar da pressão exercida sobre Portugal desde o começo de 1832,[25] nenhum progresso real foi possível até o outono de 1834, quando, com a ajuda da Grã-Bretanha e da França, a jovem Rainha Maria II, filha de Dom Pedro I do Brasil, foi restaurada no trono e um governo liberal constitucional foi restabelecido em Portugal, depois dos oito anos de violento conflito político e de guerra civil que se seguiram à morte de Dom João, em 1826.[26] Compreensivelmente, uma série de governos portugueses fracos e instáveis mostrou-se, porém, ansiosa por evitar medidas controversas e impopulares como a abolição do comércio de escravos. Havia pouco sentimento abolicionista no país e, em Lisboa, ainda existiam poderosos interesses ligados ao comércio de escravos. Além disso, era

24 Jenner para Aberdeen, 19 de novembro de 1830, F. O. 83/2345; Jenner para Palmerston, 18 de janeiro de 1832, F. O. 83/2346.

25 Ver Bandinel, *op. cit*., págs. 214-15.

26 Ver H. V., Livermore, *A New History of Portugal* (Londres, 1967), págs. 268-79. Em 1826, Dom Pedro decidiu ficar no Brasil e abdicou em favor de sua filha. Depois da sua própria abdicação, em 1831, ele regressou a Portugal e deu apoio à Rainha Maria. Para a política britânica em Portugal e a formação da Quádrupla Aliança de Grã-Bretanha, França, Portugal e Espanha (1834), ver C. K. Webster, *The Foreign Policy of Lord Palmerston 1830-41* (Londres, 1951), i. 237-53, 370-410, e H. C. F. Bell, *Lord Palmerston* (Londres, 1936), i. 139-50.

de esperar que qualquer tentativa de restringir o comércio causasse descontentamento e possivelmente insurreição em Angola e Moçambique, onde os escravos continuavam a ser o único produto de exportação importante e única fonte de renda, e onde o numeroso funcionalismo português, cujos magros salários ficavam freqüentemente atrasados por meses ou mesmo por anos, protegia e encorajava o comércio para seu próprio lucro.[27] Por outro lado, o novo regime português, que devia sua própria existência ao apoio britânico, não se podia permitir antagonizar a Grã-Bretanha. Tanto o Conde de Vila Real como o Duque de Palmela, chefes de governo sucessivos durante 1835, admitiam que Portugal tinha-se comprometido por tratado a abolir a totalidade do comércio de escravos e aceitavam o argumento de que, como resultado da independência do Brasil, ele já era de fato ilegal, tanto por tratado com a Grã-Bretanha como de acordo com as leis portuguesas que, desde meados do século dezoito, proibiam a participação no comércio estrangeiro de escravos.[28] Ademais, agora que o comércio já não estava mais suprindo de mão-de-obra os territórios portugueses na América, ministros mais esclarecidos podiam mais facilmente encarar o fato de que ele estava retardando o desenvolvimento econômico dos territórios portugueses na África.

Induzido por Lorde Howard de Walden, que assumira seu posto de ministro britânico em Lisboa no fim de 1834, Vila Real ofereceu declarar pirataria o comércio de escravos e, durante vários meses, Palmela de fato simulou que o Conselho de Estado tinha aprovado um projeto que seria em breve apresentado à Câmara dos Deputados. O máximo que o Governo português conseguiu, entretanto, foi expedir instruções aos governadores coloniais na África para que não dessem passaportes a navios que pretendessem levar escravos para países que tivessem proibido o comércio de escravos e, em 23 de outubro de 1835, uma circular a todos os cônsules portugueses, inclusive aqueles no Brasil, solicitando medidas mais estritas contra os navios portugueses engajados no comércio de escravos, o qual, recordava-se, era ilegal há mais de uma década.[29] Agora que, pelo menos na prática, o Governo português tinha

27 Ver Duffy, *Portuguese Africa*, págs. 73-8, 146-7.

28 Howard de Walden para Palmerston, 10 de julho, anexo a Howard de Walden nº 9, 18 de julho de 1835, F. O. 84/178. Charles Augustus Ellis, sexto Barão Howard de Walden, foi ministro em Lisboa em 1834-46.

29 Anexo a Howard de Walden para Palmerston, 31 de outubro de 1835, F. O. 84/178.

concordado em que o comércio de escravos praticado por súditos portugueses e sob a bandeira portuguesa era ilícito, ocorreu ao Contra-Almirante *Sir* Graham Eden Hamilton, comandante-em-chefe da estação naval da América do Sul (e tanto W. G. Ouseley, encarregado de negócios britânicos, como George Jackson, juiz-membro britânico da comissão no Rio de Janeiro, concordaram com ele) que navios de patrulha britânicos poderiam apresar navios de escravos que arvorassem o pavilhão português. Em vista da sua própria declaração de que tais navios estavam engajados em atividades ilegais, o Governo português dificilmente poderia queixar-se.[30] Palmerston teria gostado de aceitar tal opinião, mas foi advertido por *Sir* John Dodson, o procurador-geral, que tal curso de ação seria ilegal. A recente ordenação portuguesa tinha o objetivo de desestimular o comércio de escravos, concordava Dodson, mas não conferia novos poderes aos navios de patrulha britânicos cujas atividades, até a negociação de um novo tratado contra o comércio de escravos, permaneciam dentro dos limites estabelecidos pelos tratados anglo-portugueses vigentes.[31]

Em setembro de 1834, às vésperas de sua partida para Lisboa, Lorde Howard de Walden tinha recebido o projeto de um tratado contra o comércio de escravos,[32] mas sucessivos governos portugueses conseguiram retardar a abertura de negociações sérias até outubro de 1835. Daí em diante, entretanto, apesar de uma série de mudanças políticas em Portugal e das táticas dilatórias adotadas por sucessivos governos – quando uma dificuldade maior era resolvida com um governo, ela era reintroduzida pelo seguinte, e quando uma proposta era acordada, outra voltava a ser contestada – Howard de Walden alcançou habilmente acordo, apenas com emendas menores, sobre todos os pontos mais controversos do projeto: a duração ilimitada do tratado (os portugueses inclinavam-se inicialmente a conceder o direito de busca por apenas oito ou dez anos); o direito de busca tanto ao norte

---

30 Hammond para Ouseley, 26 de janeiro, Ouseley para Hammond, 30 de janeiro, anexo a Ouseley para Palmerston nº 2, 31 de janeiro de 1836, F. O. 84/204; Jackson e Grigg nº 410 de fevereiro de 1836, F. O. 84/198.

31 Palmerston para Howard de Walden, nº 15, 10 de agosto de 1836, F. O. 84/203; Dodson para Palmerston, 15 de agosto de 1836, F. O. 84/2347 (cf. a opinião de seu predecessor Jenner, v. acima, págs. 97-8. [Os números de páginas referem-se ao original inglês]; Palmerston para Hamilton, nº 9, 1 de setembro de 1836, F. O. 84/204.

32 Palmerston para Howard de Walden, nº 3, 8 de setembro de 1834, F. O. 84/155. A questão foi levantada pela primeira vez por Howard de Walden no começo de 1835 (Howard de Walden para Wellington, nº 1, 8 de fevereiro de 1835, F. O. 84/178).

como ao sul do Equador;[33] a cláusula de equipamento; a adjudicação dos navios capturados pelas comissões mistas anglo-portuguesas (os portugueses queriam que os navios capturados fossem submetidos aos seus próprios tribunais nacionais, da mesma forma que, segundo os tratados anglo-franceses, os navios franceses eram submetidos a tribunais daquela nacionalidade); uma cláusula de desmantelamento (a fim de evitar que os próprios traficantes de escravos comprassem navios condenados postos em leilão, o governo britânico agora insistia, em todas as suas negociações de tratados contra o comércio de escravos, que eles fossem desmantelados e vendidos em partes separadas); e a disposição dos escravos liberados pelos captores e não pelo governo em cujo território sediasse a comissão mista (o Governo britânico nunca poderia concordar em que os escravos liberados permanecessem na África portuguesa, onde persistia a escravidão e onde eles pouca proteção poderiam esperar das autoridades lusitanas contra os comerciantes de escravos). Em abril de 1836, Howard de Walden pôde informar que esperava assinar um tratado dentro de poucos dias.[34] Em julho, em resposta a uma pergunta de Thomas Fowell Buxton, sucessor de Wilberforce como líder do grupo antiescravidão no Parlamento, Palmerston declarou à Câmara dos Comuns que esperava saber a qualquer momento que o tratado com Portugal tinha sido completado.[35] Howard de Walden, entretanto, tinha sido excessivamente otimista. Outra mudança de governo em Portugal levou a ainda mais uma rodada de negociações. Estas também estavam a ponto de concluir-se quando uma convulsão política maior, a Revolução Setembrista de 1836,[36] levou a novos e frustrantes atrasos.

33 Já em julho de 1835, Palmela tinha admitido que o tratado de 1817 permanecia em vigor "com uma latitude muito mais ampla do que aquela que antes tinha" e propusera que uma declaração nesse sentido fosse acrescentada a ele (Palmela para Howard de Walden, 10 de julho, anexo a Howard de Walden no. 9). Palmerston, porém, insistira num tratado completamente novo contra o comércio de escravos, que incluísse cláusulas de equipamento e desmantelamento, bem como o direito de busca em todas as latitudes (Palmerston para Howard de Walden, nº 7, 25 de agosto de 1835, F. O. 84/178).

34 Howard de Walden nº 10, 15 de abril de 1836, F. O. 84/202. Palmerston já estava começando a perder a paciência com os portugueses. Suas notas para o ministro português em Londres estavam adquirindo um tom perceptivelmente mais cortante (p. ex., Palmerston para Moncorvo, 30 de abril de 1836, F. O. 84/202 – "um longo e penoso recital" de má-fé portuguesa sobre a questão do comércio de escravos, que já dura mais de 30 anos).

35 *Parliamentary Debates*, de Hansard, 3ª série, xxxiv, 1266, 5 de julho de 1836.

36 Anexo a Howard de Walden para Palmerston, 31 de outubro de 1835, F. O. 84/178.

O presidente do Conselho de Ministros do governo que então assumiu era, porém, o Marquês de Sá da Bandeira, um homem de princípios, contrário ao comércio de escravos, que acreditava firmemente no desenvolvimento econômico da África portuguesa e tinha a esperança, como escreveu o historiador português Oliveira Martins, de "construir um Brasil na África".[37] Um projeto de lei de abolição que o próprio Sá da Bandeira tinha introduzido inicialmente em março, quando era ministro da Marinha e das Colônias, foi rapidamente aprovado pela legislatura. O projeto, que se tornou lei em 10 de dezembro de 1836, proibia a importação e exportação de escravos em todos os domínios de Portugal (com duas exceções: súditos portugueses podiam levar com eles até dez escravos de um território português para outro e podiam-se importar escravos por terra nos territórios portugueses da África). Também previa penas severas tanto para súditos portugueses que continuassem a praticar o comércio de escravos como para funcionários portugueses que facilitassem tal comércio ou com ele fossem coniventes.[38] Em alguns círculos ingleses em Lisboa a nova lei foi considerada como o golpe de morte no comércio de escravos português.[39] Ainda havia, porém, um longo caminho a percorrer: como todas as leis e decretos portugueses anteriores contra o comércio de escravos, este provou desde o começo ser letra morta. A nova lei encontrou implacável resistência na África, onde foi suspensa tanto pelo Marquês de Aracati, governador-geral de Moçambique, como por Manuel Bernardo Vidal, governador-geral de Angola, com base em que ela arruinaria os seus territórios e, em todo caso, era impossível de fazer aplicar; nenhum dos dois foi capaz de tomar qualquer medida efetiva para evitar a continuação do embarque de milhares de escravos por ano para o Brasil.[40] Na verdade, em meados da década de 30, súditos e navios portugueses estavam mais envolvidos no comércio brasileiro de escravos do que em qualquer época anterior e, além disso, a bandeira e documentos portugueses eram usados em escala

---

37 Citado em Hammond, *op. cit*., pág. 44.

38 *Diário do Governo*, 21 de dezembro, anexo a Howard de Walden no. 32, 22 de dezembro de 1836, F. O. 84/203. Decreto de 10 de dezembro de 1836, impresso em Julio Firmino Judice Biker, *Suplemento à Coleção dos Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potencias des de 1640 compilado pelo Visconde de Borges de Castro* (Lisboa, 1872-9), xxvi ii, págs. 633-59; B. F. S. P. xxiv, 782-9.

39 Smith para Palmerston, nº 40, 24 de dezembro, F. O. 84/203.

40 Circular Aracati, 11 de novembro de 1837, e Sá da Bandeira para Howard de Walden, 8 de maio, anexo a Howard de Walden nº 10, 10 de maio de 1838, F. O. 84/249 (impresso em Biker, xxvi ii, 66-83); Jackson, *European Powers and South-East Africa*, págs, 196-7; Duffy, *op. cit.*, págs. 76, 144, 147; Hammond, *op. cit.*, págs. 45-6.

sempre crescente por comerciantes de outras nações. A bandeira portuguesa, genuína ou presumida, era usada para acobertar não apenas a quase totalidade do comércio ilegal de escravos para o Brasil, mas também, desde a assinatura de um tratado mais efetivo entre a Grã-Bretanha e a Espanha, em junho de 1835, uma crescente proporção do comércio ilegal cubano.[41] "Os navios de Portugal", disse Palmerston na Câmara dos Comuns, "agora singram os oceanos favorecendo os crimes de outras nações; e quando seus próprios navios não são bastante numerosos para tal fim, sua bandeira é emprestada como um escudo para proteger os delitos de piratas estrangeiros."[42]

Ademais, uma conclusão favorável para as negociações de um tratado contra o comércio de escravos entre a Grã-Bretanha e Portugal que a Marinha britânica pudesse fazer cumprir parecia tão remota como sempre. Mesmo Sá da Bandeira, que foi ao mesmo tempo presidente do Conselho de Ministros e ministro do Negócios Estrangeiros durante grande parte do período de setembro de 1836 a abril de 1839, tratava da questão de um acordo contra o comércio de escravos com extrema cautela. Sua posição política era extremamente precária e ele tinha de considerar as reações dos interesses do comércio de escravos em Lisboa. Mais importante, ele tinha plena consciência da probabilidade de sérias perturbações e insurreições na África portuguesa. Ele também resistia, naturalmente, a aceitar *in toto* qualquer tratado ditado pela Grã-Bretanha, especialmente um que na sua opinião deixava de salvaguardar os direitos e interesses legítimos de cidadãos portugueses, bem como a liberdade do comércio legal sob a bandeira portuguesa. Ademais, agora que o Governo português tinha demonstrado suas boas intenções com a proibição do comércio de escravos, ele achava que se precisava de um tipo de tratado diferente daquele que quase fora assinado em 1836. Em maio de 1837, Sá da Bandeira produziu um guia oficioso do pensamento português (ele estava temporariamente ausente do Ministério dos Negócios Estrangeiros), um contraprojeto que *inter alia* limitava o direito de busca a uma área de 100 milhas de distância das costas da África, da

41 Para as negociações que levaram ao tratado anglo-espanhol de 1835, ver Murray, *Britain, Spain and the slave trade to Cuba,* págs. 145-64; Bandinel, *op. cit.*, págs. 227-31. O comércio cubano de escravos continuou, mas o comércio para Porto Rico praticamente cessou em meados da década de 1830. (Ver Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba*, pág. 155.)

42 Citado em W. L. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade 1839-1865* (Londres, 1929), págs. 21-2.

América do Sul e de Cuba (e apenas por um período experimental), substituía as comissões mistas anglo-portuguesas pela adjudicação dos navios portugueses capturados por tribunais nacionais lusitanos e permitia que os escravos capturados fossem liberados na África portuguesa. Além disso, preocupado em assegurar que os esforços britânicos para reprimir o comércio português de escravos não levassem quer à secessão das colônias portuguesas na África, quer a uma expansão da influência da Grã-Bretanha naquela região, Sá da Bandeira incluiu no seu contraprojeto um dispositivo para a renovação dos antigos tratados de aliança e amizade, pelos quais a Grã-Bretanha se comprometia a defender a integridade territorial de Portugal e dos seus domínios ultramarinos.[43] Howard de Walden achou algumas das propostas de Sá, especialmente aquela referente à dissolução das comissões mistas, "algo estarrecedoras" considerando a extensão do envolvimento português no comércio transatlântico e o fato de que os tribunais portugueses estavam "num estado de mais notória desorganização do que qualquer um na Europa". Na sua opinião, o contraprojeto diferia do tratado proposto pela Grã-Bretanha "em princípio, espírito e eficiência".[44] Não é de surpreender que Palmerston o tenha achado "completamente inadmissível".[45] Portanto, quando em novembro, Sá da Bandeira regressou ao Ministério dos Negócios Estrangeiros e ofereceu reabrir as negociações com base nesse projeto, Howard de Walden, por instruções de Palmerston, manteve-se firme na defesa das propostas de tratado originais britânicas e recusou-se a renegociar pontos que tinham sido acordados em 1836.[46] Tampouco, neste contexto, estava Palmerston disposto a renovar tratados anglo-portugueses de aliança e amizade anteriores; ele via nisso uma manobra de Portugal para conseguir o reconhecimento da sua velha reivindicação sobre o Baixo Congo e a costa adjacente (55º 12' a 8º S), que no passado – porém não mais – a Grã-Bretanha estivera disposta a considerar. Notórios centros do comércio de escravos, como Cabenda

43 "Obsevations on the draft of treaty proposed by the British government ... for the abolition of the slave trade", de Sá da Bandeira, e suas próprias contrapropostas, 3 de maio, anexas a Howard de Walden nº 13, 5 de maio de 1837, F. O. 84/215; contrapropostas impressas em Biker, xxviii, 54-65.

44 Howard de Walden nº 13.

45 Palmerston para Howard de Walden, no. 12, 27 de outubro de 1837, F. O. 84/215.

46 Howard de Walden nº 18, 14 de novembro de 1837, F. O. 84/215; Howard de Walden, 1 de fevereiro de 1838, F. O. 84/248. Fico agradecido aos fideicomissários dos Broadlands Archives pela sua permissão para usar os *Palmerston Papers*.

(ou Cabinda) e Ambriz, encontravam-se naquela área, e manter Portugal fora daquele território disputado parecia ser agora a melhor maneira de servir tanto a causa da supressão do comércio de escravos como os interesses do comércio britânico.[47]

Foi durante o inverno de 1837-8 que Lorde Palmerston chegou finalmente à conclusão de que Portugal só cooperaria com a Grã-Bretanha para a supressão do comércio de escravos sob ameaça de coerção e que, se as ameaças falhassem, poderia ser necessário para a Grã-Bretanha, como disse a Hamilton Hamilton, ministro britânico no Rio de Janeiro, tomar a justiça nas próprias mãos e tratar navios de escravos de bandeira portuguesa, "sumariamente e por conta própria, como piratas e delinqüentes".[48] Palmerston já tinha prevenido o governo português, em maio de 1837, de que não deveria surpreender-se caso a bandeira portuguesa, tão extensamente usada para dar cobertura a um comércio ilegal e desumano, deixasse um dia de ser respeitada pela Marinha britânica.[49] Em março de 1838, Lorde Howard de Walden, em Lisboa, foi instruído a deixar absolutamente claro que, se Portugal se recusasse a assinar sem novas delongas o projeto de tratado britânico "palavra por palavra como agora se encontra", o governo britânico seria obrigado a tomar "o que os americanos chamam de medidas arrogantes" e "tratar sem cerimônia" a bandeira portuguesa.[50] Isso foi considerado pelo Foreign Office como "quase, senão inteiramente, o ultimato".[51] "Jamais pagaremos um cruzado [como compensação]", escreveu Palmerston a Howard de Walden em caráter particular, "e se Portugal optar por fazer a guerra conosco por causa disso, resolveremos a questão da maneira mais efetiva apoderando-nos de todos os seus povoados e colônias na África". "Se, como a esposa em Molière", acrescentou pouco adiante, "eles gostarem e escolherem apanhar, assim seja".[52]

47 Ver R. T. Anstey, *Britain and the Congo in the Nineteenth Century* (Oxford, 1962), págs. 40-3; Hammond, *op. cit.*, págs. 53-5.

48 Palmerston para Hamilton, nº 6, 30 de novembro de 1837, F. O. 84/223. Também memorando de Palmerston, 31 de janeiro de 1838, F. O. 84/248; Palmerston para Howard de Walden, nº 4, 3 de março de 1838, F. O. 84/248; Palmerston para Howard de Walden, 10 de fevereiro de 1838, Broadlands MSS, GC/ HO/816.

49 Palmerston para Howard de Walden, no. 6, 10 de maio de 1837, F. O. 84/215.

50 Palmerston para Howard de Walden, nº 6, 24 de março de 1838, F. O. 84/248; Palmerston para Howard de Walden, 24 de março, 7 de abril de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/821, 823.

51 Memorando anexo a Palmerston para Howard de Walden, nº 15, 19 de maio de 1838, F. O. 84/249.

52 Palmerston para Howard de Walden, 10 de março, 28 de abril de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/819, 825.

Em 15 de abril de 1838, Howard de Walden e Sá da Bandeira começaram uma nova rodada de negociações do tratado, e durante as semanas seguintes reuniram-se quase diariamente; era, como disse o ministro inglês, "um jogo muito duro".[53] Embora Sá da Bandeira agora admitisse a maioria dos pontos mais importantes pleiteados pela Grã-Bretanha – o direito de busca ao norte e ao sul do Equador, uma cláusula de equipamento, uma cláusula de desmantelamento e novas comissões mistas anglo-portuguesas para adjudicar os navios capturados – ele continuava a insistir em que a Grã-Bretanha também fizesse concessões. A fim de garantir o tratado e ao mesmo tempo fazê-lo aceitável para as Cortes portuguesas, Howard de Walden aventurou-se além dos limites das suas instruções (ele não tinha sido autorizado a assinar nada aquém do projeto inglês tal como estava) e concordou com algumas modificações que ele acreditava terem pouca probabilidade de reduzir a efetividade do tratado. Admitiu, por exemplo, o direito de qualquer das duas partes rever o tratado ao cabo de quatorze anos; também aceitou as normas propostas por Portugal para o tratamento dos escravos liberados nas suas colônias e concordou em que os *emancipados* fossem entregues ao governo em cujo território sediasse a comissão mista, em vez de ao governo dos captores.[54] Como resultado, depois de três semanas de discussão, pode informar que "nenhum princípio resta a ser discutido ou contestado" e que ele e Sá da Bandeira tinham rubricado os artigos de um tratado que, embora imperfeito, no conjunto satisfaria.[55]

No último momento, porém, o ministro português recusou-se finalmente a assinar o tratado a menos que nele fosse incluída uma garantia "formal e explícita" de substancial apoio britânico terrestre e marítimo no caso de perturbações ou levantes separatistas nos territórios portugueses na África quando os seus termos fossem conhecidos.[56] Sá da Bandeira tinha pedido isso pela primeira

53 Howard de Walden para Palmerston, 2 de maio de 1838, Broadlands MSS,GC/HO/516.
54 Howard de Walden para Palmerston nº 6, 24 de abril, F. O. 84/248, nº 8, 7 de maio, Conf., F. O. 84/249; Howard de Walden, 24 de abril, 5 de maio de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/515, 518.
55 Howard de Walden nº 7, 7 de maio, F. O. 84/249; Howard de Walden, 7 de maio de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/519
56 Sá da Bandeira para Howard de Walden, 8 de maio de 1838, anexo a Howard de Walden nº 10, 10 de maio, F. O. 84/249.

vez em novembro do ano anterior, quando Howard de Walden tinha tido instruções para dizer que, no caso improvável de Angola ou Moçambique tentarem unir-se ao Brasil ou à Espanha dentro de dois anos a contar da ratificação do tratado, o máximo que o governo britânico estaria preparado a fornecer a Portugal era uma assistência naval limitada.[57] Quando, durante as conversações recentes, Sá da Bandeira tinha novamente suscitado o assunto, Howard de Walden tinha-se oferecido para assinar uma nota declaratória naquelas linhas, a qual poderia formar a base de futuras negociações.[58] Parecia, portanto, que Sá da Bandeira, ao suscitar mais uma vez – e num ponto tão crítico das negociações – a questão de uma garantia, estava tentando atrasar deliberadamente a assinatura do tratado.[59] Palmerston, nesse ínterim, pressionava Howard de Walden por uma resposta clara e imediata sobre se os portugueses assinariam ou não.[60] Nas circunstâncias, em 9 de maio, Howard de Walden decidiu encerrar as negociações;[61] em todo caso, sua volta à pátria e umas bem merecidas férias há muito lhe eram devidas.

No caso, Sá da Bandeira convenceu-o, porém, a ficar em Lisboa por mais uma semana:[62] Sá tinha plena consciência das conseqüências de uma ruptura final e total das negociações e Howard de Walden estava igualmente consciente de que nunca haveria melhor oportunidade de conseguir um tratado. Durante aquela semana, os artigos que já tinham sido acordados foram assinados *sub spe rati,* no entendimento de que subseqüentemente se chegaria a um acordo sobre os pontos em que ainda havia divergências – principalmente a questão de uma garantia – e que a assinatura seria mantida em segredo e considerada como não tendo

---

57 Palmerston para Howard de Walden, nº 14, 9 de dezembro de 1837, F. O. 84/215.

58 Memorando confidencial entregue a Sá da Bandeira, anexo a Howard de Walden nº 6.

59 Dois anos mais tarde, quando perguntado no Senado por que não tinha assinado um tratado em abril-maio de 1838, Sá respondeu, "eu estava com medo de Lorde Palmerston. Não podia tirar da minha mente que ele queria apoderar-se de nossas colônias africanas e eu estava decidido a não assinar qualquer tratado de abolição do comércio de escravos sem obter uma garantia para as nossas colônias, da forma mais completa e abrangente" (citado em Howard de Walden nº 18, 24 de janeiro de 1840, Conf., F. O. 84/320).

60 Palmerston para Howard de Walden, nº 10; Palmerston para Howard de Walden, 28 de abril de 1838, Particular.

61 Howard de Walden para Sá, 9 de maio, anexo a Howard de Walden nº 10.

62 Sá para Howard de Walden, 12 de maio, anexo a Howard de Walden nº 12, 14 de maio de 1838, Conf., F. O. 84/249.

ocorrido, caso o tratado fosse rejeitado por Lorde Palmerston.[63] Mas Sá da Bandeira manteve-se inflexível sobre a necessidade de uma garantia a respeito dos territórios portugueses na África: e insistiu em que as Cortes certamente rejeitariam qualquer tratado que não a incluísse. Ele tinha em mente um artigo adicional que detalharia a assistência a ser fornecida pela Grã-Bretanha – dois ou três barcos e 400-500 homens do Cabo, de Maurício ou Bombaim, no caso de perturbações em Moçambique, e três ou quatro barcos e 800 homens do Cabo, de Santa Helena ou de Serra Leoa, se surgissem perturbações em Angola.[64] Palmerston tinha, porém, repetido pouco antes que o governo britânico não estava disposto a prometer mais do que "assistência condicional, limitada tanto na sua natureza como no tempo dentro do qual ela seria dada"[65]. Howard de Walden não podia, portanto, fazer mais do que oferecer-se para assinar *sub spe rati* um artigo muito geral que prometia "uma ajuda efetiva ... devendo o objeto, natureza, montante e duração de tal assistência ser regulados por arranjos especiais sujeitos a negociações imediatas". Além da garantia, Sá da Bandeira começou então a reivindicar um prazo não de um mas de seis meses, e talvez mais, para a ratificação do tratado, e também que não se tornasse operativo na costa ocidental da África senão mais quatro meses depois da ratificação, e seis meses depois da ratificação, na costa oriental.[66] Estas últimas exigências finalmente anularam todos os esforços de Howard de Walden para evitar o rompimento das negociações: ele sabia que só o fato de que o tratado tinha sido assinado e se tornaria operativo imediatamente poderia, possivelmente, convencer Palmerston a passar por cima das concessões feitas aos portugueses quanto à limitada duração do tratado e à disposição dos escravos libera-

63 Cópia de memorando confidencial sem data lido para Sá em maio, anexo a Howard de Walden nº 24, 18 de dezembro de 1838, F. O. 84/251. Os acontecimentos daquela semana são também recordados em Barão de Ribeira da Sabrosa (sucessor de Sá) para Howard de Walden, 11 de setembro, e Howard de Walden para Ribeira da Sabrosa, 16 de setembro, anexo a Howard de Walden nº 46, 20 de setembro de 1839, F. O. 84/282.

64 Projeto de artigo entregue por Sá da Bandeira numa entrevista em 18 de maio, anexo a Howard de Walden nº 13, 20 de maio de 1838, F. O. 84/249.

65 Palmerston para Howard de Walden, nº 13, 5 de maio, F. O. 84/249; contraproposta entregue a Sá em 19 de maio, anexa a Howard de Walden nº 13, 20 de maio de 1838, F. O. 84/249.

66 Howard de Walden para Ribeira da Sabrosa, sem data (29 de setembro a 4 de outubro), anexo a Howard de Walden nº 50, 4 de outubro de 1839, F. O. 84/283. Ademais, Sá sempre sustentara que o tratado não poderia ser ratificado até que as Cortes o tivessem aprovado, e elas não deveriam reunir-se novamente até janeiro de 1839.

dos. Além disso, ele acabara de receber outro despacho de Palmerston instruindo-o a forçar uma decisão. O Parlamento e o Gabinete, escreveu Palmerston, estavam "na disposição adequada" e ele não estava disposto a esperar mais do que uma semana para adotar medidas mais duras: "a água está fervendo e, se Portugal não cumprir o seu dever, nós cumpriremos o nosso".[67] Em 22 de maio, depois de uma última entrevista insatisfatória com Sá da Bandeira, Howard de Walden deixou Lisboa rumo a Londres para discutir a situação com Palmerston, convencido de que só a sua partida poderia devolver o bom senso aos portugueses e fazê-los "render-se".[68]

Os portugueses alegaram mais tarde que, se Howard de Walden tivesse ficado em Lisboa uns dias mais, ou mesmo umas poucas horas, as dificuldades restantes teriam sido facilmente resolvidas e um tratado, devidamente assinado. Mesmo se isso fosse verdade – e não há nenhuma razão particular para supor que o fosse – o tratado nunca teria sido ratificado por Palmerston, que, como era de esperar, não apenas rejeitou liminarmente as reivindicações portuguesas de uma garantia abrangente para as suas colônias africanas e de uma extensão do prazo para a ratificação, mas também reprovou firmemente a maior parte das concessões feitas por Howard de Walden. Especialmente, recusou limitar a duração do acordo ou permitir um direito de revisão, e a adoção das propostas britânicas sobre a disposição, pelos captores, dos escravos liberados era, disse ele, condição *sine qua non* para qualquer acordo.[69] Palmerston não tinha qualquer consideração pelas dificuldades muito reais de Sá da Bandeira: ele estava convencido de que qualquer proposta apresentada por Portugal – um país cujos súditos estavam "habitual e sistematicamente viciados no comércio de escravos"[70] – visa necessariamente a derrotar o objetivo do tratado. (Noutra ocasião, Palmerston escreveria a Lorde John Russell, "A verdade pura e simples é que os

---

67 Palmerston para Howard de Walden, 12 de maio de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/827; Palmerston para Howard de Walden, nº 14, 12 de maio, F. O. 84/249.

68 Howard de Walden nº 15, 22 de maio, F. O. 84/249, que anexa o projeto de tratado tal como então estava (impresso em Biker, xxviii, 100-23); Howard de Walden 23 de maio de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/521.

69 Palmerston para Jermingham, nº 20, 23 de julho de 1838, F. O. 84/250, que anexa um documento dividido em quatro colunas: (i) projeto britânico e passagens a que são feitas objeções; (ii) omissões, adições e alterações sugeridas por Portugal; (iii) razões para concordar ou discordar; (iv) projeto final, tal como então se encontrava.

70 Palmerston para Howard de Walden, nº 15, 19 de maio de 1838, F. O. 84/249.

portugueses são, de todas as nações européias, os mais baixos na escala moral".)[71] Entretanto, como as últimas notícias de Lisboa sugeriam que Portugal podia estar finalmente a ponto de capitular, decidiu fazer uma última tentativa de conseguir por tratado os poderes necessários para suprimir o comércio de escravos praticado sob a bandeira portuguesa. Se os portugueses mais uma vez se recusassem a cooperar, a ação unilateral pareceria então mais justificada do que nunca.

No fim de julho de 1838, o projeto de tratado britânico, com apenas algumas poucas alterações menores, foi enviado de volta a Lisboa. George Jermingham, o encarregado de negócios britânico, recebeu poderes para firmar um tratado, mas não para negociar: qualquer demora adicional ou novas propostas, disse Palmerston, seriam consideradas "eqüivalentes a uma recusa" de assinar.[72] Em 1º de agosto, o projeto foi novamente apresentado aos portugueses, mas desta vez como um ultimato.[73] Sá da Bandeira estava agora mais do que disposto a firmar o projeto de tratado como tinha ficado em maio, quando Howard de Walden voltara à pátria, e estava mesmo preparado para negociar separadamente a questão da garantia. Mas ainda se recusava a aceitar o projeto no que era virtualmente a sua forma original e novamente manifestou suas objeções a, por exemplo, a duração ilimitada do tratado sem qualquer direito de revisão (um "obstáculo intransponível"), o fato de não renovar e confirmar tratados anteriores de aliança, amizade e garantia, e o uso da palavra "pirático" para descrever o comércio ("absolutamente inadmissível").[74] Na sua volta a Lisboa, em novembro, Howard de Walden estava novamente disposto a fazer concessões em todos esses pontos: eles poriam à prova, achava ele, a sinceridade dos portugueses e debilitaria a posição de Sá da Bandeira quando tivesse de explicar o colapso final das negociações.[75] Mas Palmerston estava irritado com a obstinação do governo português e não tinha qualquer confiança em Sá da Bandeira.

---

71 Citado por Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade* (Londres, 1949), pág. 148; também James Duffy, *A Question of Slavery* (Oxford, 1967), pág. 3.

72 Palmerston para Jermingham, nº 20.

73 Jermingham para Sá da Bandeira, 1 de agosto, anexo a Jermingham nº 8, 6 de agosto de 1838, F. O. 84/251; impresso em Biker, xxviii, 167-95.

74 Sá da Bandeira para Jermingham, 6 de outubro, anexo a Jermingham nº 15, 8 de outubro de 1838, F. O. 84/251; impresso em Biker, xxviii, 196-241; Howard de Walden 16 de dezembro de 1838, 6 de janeiro de 1839, Broadlands MSS, GC/HO/539, 541.

75 Howard de Walden nº 23, 8 de dezembro de 1838, F. O. 84/251; Howard de Walden 16 de dezembro de 1838, 6 de janeiro de 1839, Broadlands MSS, GC/HO/539, 541.

"Sá, ele mesmo totalmente desonesto e sem princípios", escreveu em caráter particular e sem qualquer justificação, "protege os criminosos [os comerciantes de escravos] porque eles o apóiam e tudo que diz sobre honra e dignidade nacionais nada mais é do que uma máscara para ocultar seus verdadeiros motivos."[76] Palmerston não estava preparado para fazer concessões e claramente advertiu Howard de Walden que não deixasse os portugueses pensarem que ele adotava, em relação ao tratado, uma linha "mais branda" do que o governo britânico.[77] Em 16 de fevereiro de 1839, depois de uma "cena ríspida" com Howard de Walden, que o advertiu de que a Grã-Bretanha estava-se dispondo a tomar as "medidas mais fortes" contra os comerciantes de escravos portugueses a menos que Portugal concordasse com as solicitações britânicas, Sá da Bandeira mais uma vez recusou-se peremptoriamente a assinar o projeto de tratado tal como estava.[78] O resultado é que mais uma rodada de negociações foi finalmente rompida, o tratado anglo-português contra o comércio de escravos de que Lorde Palmerston tão desesperadamente precisava continuou sem ser assinado e Portugal preparou-se para enfrentar as conseqüências.

Embora as negociações do tratado com Portugal fossem motivo de maior preocupação imediata para Palmerston ao longo da década de 1830, as negociações com o Brasil não foram descuidadas. Se e quando o comércio de escravos perdesse a cobertura da bandeira portuguesa, podia-se esperar que a brasileira desse alguma proteção a navios de escravos do Brasil e de outras nações, a menos que medidas preventivas fossem tomadas com antecipação. Pelo tratado de 1817 (modificado de conformidade com o de 1826), navios de guerra britânicos estavam autorizados a abordar e dar busca em todos os navios suspeitos que arvorassem a bandeira brasileira, embora só aqueles que estivessem efetivamente carregando escravos pudessem ser detidos. Navios brasileiros não podiam ser apreendidos apenas por causa do seu equipamento – mesmo quando encontrados em áreas notórias pelo comércio de escravos. Palmerston compreendia que persuadir o Brasil a aceitar uma "cláusula de equipamento" não era, pois, menos importante para a Grã-Bretanha do que convencer Portugal. Em outubro de 1831, Arthur Aston, encar-

76 Palmerston para Howard de Walden, 24 de dezembro de 1838, Broadlands MSS, GC/HO/829.
77 *Ibid.* Também Palmerston nº 2, 19 de janeiro de 1839, F. O. 84/281.
78 Howard de Walden nº 9, 15 de fevereiro, nº 10, 17 de fevereiro, nº 11, 18 de fevereiro, F. O. 84/281; Howard de Walden 26 de fevereiro de 1839, Broadlands MSS, GC/HO/550.

regado de negócios britânico no Rio de Janeiro, recebeu instruções de reabrir a questão da necessidade de uma cláusula de equipamento a ser acrescentada ao tratado de 1817[79] – um assunto levantado pela primeira vez, sem êxito, por Robert Gordon, quatro anos antes. Condições políticas instáveis, entretanto, tornaram impossíveis as negociações até setembro de 1832, quando Bento da Silva Lisboa, bem conhecido como abolicionista, assumiu a direção da política externa brasileira. No caso, Bento Lisboa argumentou que era desnecessário reforçar o tratado contra o comércio de escravos com a Grã-Bretanha, já que a aplicação estrita da nova legislação brasileira de novembro de 1831 seria "por si só suficiente para levar à cessação do comércio de escravos". De fato, ele novamente levantou a possibilidade de acabar com o direito de busca e de dissolver as comissões mistas, em vista da sua "completa inutilidade".[80] Tanto quanto por uma cláusula de equipamento, Palmerston estava ansioso por conseguir um acordo para o desmantelamento dos navios brasileiros condenados pelas comissões mistas anglo-brasileiras,[81] mas para Silva Lisboa isso parecia a destruição gratuita de valiosos bens brasileiros e ele rejeitou também a segunda proposta. (Mais tarde o Governo brasileiro apresentaria uma proposta alternativa: navios de escravos condenados deveriam ser vendidos a um dos dois governos para sua conversão em patrulheiros contra o comércio de escravos. Palmerston estava disposto a concordar com isso, sob condição de que os navios não necessários a qualquer dos dois governos fossem desmantelados; durante a década de 1820, a Marinha britânica já havia comprado alguns navios negreiros condenados, e a idéia de navios de escravos agirem contra seus antigos companheiros no crime sempre tinha um certo apelo para os abolicionistas britânicos.)

Como o comércio brasileiro ilegal de escravos começou a dar sinais de expansão, apesar dos esforços do Governo brasileiro para evitá-lo, Silva Lisboa decidiu, relutantemente, que deveriam ser dados afinal maiores poderes à Grã-Bretanha para suprimi-lo. No seu *Relatório* anual de maio de 1833, recomendou que a Câmara dos Deputados considerasse agora seriamente as propostas britânicas de um tratado mais efetivo contra o comércio de escravos, que incluísse uma cláusula

---

79 Palmerston para Aston, nº 9, 8 de outubro de 1831, F. O. 84/122.

80 Silva Lisboa para Aston, 9 de outubro, anexo a Aston nº 7, 22 de outubro de 1832, F. O. 84/130; Ouseley para Palmerston, 16 de fevereiro de 1833, Broadlands MSS, GC/OU/19.

81 Palmerston para Fox, 26 de dezembro de 1832, F. O. 84/130.

de equipamento.[82] Em julho, ele insinuou vagamente a William Gore Ouseley, encarregado de negócios britânico, sua própria disposição de iniciar negociações imediatamente,[83] mas nunca lhe foram dados poderes para tomar realmente iniciativas positivas em tal sentido. Durante todo o ano seguinte, Palmerston instou Henry Stephen Fox, que foi ministro no Rio de Janeiro por um curto período antes de ir para Washington, a tentar chegar a um acordo para o acréscimo ao tratado sobre direito de busca de 1817 de cláusulas de equipamento e de desmantelamento. Alternativamente, sugeriu-se que ele poderia juntar-se ao encarregado de negócios francês para persuadir o Brasil a aceder aos tratados anglo-franceses de 1831 e 1833, que incluíam ambas essas cláusulas, mas que, Palmerston parecia esquecer, previam a adjudicação dos navios aprisionados por tribunais nacionais e não por comissões mistas.[84] Por duas vezes em 1834 Aureliano de Sousa Oliveira Coutinho, sucessor de Silva Lisboa no Ministério dos Negócios Estrangeiros (e também Ministro da Justiça), solicitou à Câmara de Deputados recém-eleita – sobre a qual os interesses rurais tinham tão completo controle – poderes para abrir novas negociações com a Grã-Bretanha. As propostas do Governo brasileiro para um policiamento mais efetivo do comércio ilegal de escravos para o Brasil pela Marinha britânica na costa africana e em alto-mar foram, entretanto, tão mal recebidas quanto suas propostas, feitas ao mesmo tempo, de controles mais efetivos no Brasil e em águas brasileiras. Além disso, depois que Aureliano cometeu a tolice de ler diante de uma Câmara cheia uma das notas mais fortes de Henry Fox solicitando a cooperação do Brasil contra o comércio de escravos, desencadeou-se um violento ataque contra a Grã-Bretanha pela sua continuada ingerência em assuntos brasileiros.[85] Longe de querer conceder à Grã-Bretanha maiores poderes para interferir com navios mercantes brasileiros, como os navios de escravos eram geralmente considerados, os deputados (que também estavam começando a agitar-se para rejeitar a lei de 1831) ressuscitaram a exigência de término do direito de busca vigente e a abolição imediata das comissões mistas anglo-brasileiras no Rio de Janeiro e em Freetown. O governo foi forçado a recuar e Fox, como

82 *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, maio de 1833).

83 Silva Lisboa para Ouseley, 8 de julho, anexo a Ouseley nº 18, 29 de julho de 1833, F. O. 84/141.

84 Palmerston para Fox, nº 3, 25 de julho de 1834, F. O. 84/156.

85 Jackson e Grigg nº 26, 14 de outubro de 1834, F. O. 84/153; Fox nº 6, 15 de outubro de 1834, F. O. 84/156; Alves,""A Questão do Elemento Servil", R. I. G. H. B. (1914), pág. 220.

Aston e Ouseley antes dele, foi informado de que a legislação brasileira vigente, combinada com os tratados anglo-brasileiros, eram suficientes para suprimir o comércio de escravos – pelo menos seriam, comentou amargamente Aureliano, não fosse a proteção dada ao comércio pela bandeira portuguesa e pelos funcionários coloniais e consulares portugueses (o que era matéria para negociação com Portugal).[86]

Uma mudança de governo na Grã-Bretanha teve pouco efeito sobre a luta diplomática pelo acréscimo de cláusulas de equipamento e de desmantelamento ao tratado de 1817. O Duque de Wellington, secretário de Negócios Estrangeiros no curto governo conservador de Peel (1834-5), enviou ao Rio de Janeiro um projeto de dois artigos e Fox recebeu plenos poderes para negociar com base neles.[87] Desta vez, para sua própria surpresa, ele teve êxito. O levante de escravos na Bahia, no começo de 1835, tinha firmado a determinação do Governo brasileiro de fortalecer o tratado de abolição com a Grã-Bretanha, bem como a sua própria legislação contra o comércio de escravos. E pela primeira vez ele podia avançar com alguma confiança, certo de que a insurreição tinha aberto os olhos de muitos fazendeiros para os riscos de permitir uma importação irrestrita de negros no Brasil. Por coincidência, Manuel Alves Branco, ministro dos Negócios Estrangeiros na ocasião, já tinha recebido plenos poderes para solicitar à Grã-Bretanha medidas mais firmes. Em maio ele informou a Câmara de Deputados da sua intenção de reabrir negociações com a Grã-Bretanha com vistas a melhorar o tratado de 1817.[88] Antes, porém, de concordar com as propostas de tratado da Grã-Bretanha, Alves Branco apresentou três solicitações próprias: primeiro e mais importante, que a Grã-Bretanha concordasse em pagar as indenizações reclamadas pelo Governo brasileiro pela captura ilegal, no período 1826-30, dos navios de escravos *Ativo*, *Perpétuo Defensor*, *Heroína* e mais uma boa dúzia de barcos brasileiros (com umas poucas exceções duvidosas, eles tinham estado claramente envolvidos no comércio ilegal de escravos, mas não os estavam carregando no momento e tinham sido, portanto, absolvidos pela comissão mista em Serra Leoa, tendo-lhes sido concedidas compensações – desde que os dois governos

86 Aureliano para Fox, 2 de outubro, anexo a Fox nº 6.
87 Wellington para Fox, nº 10, 31 de dezembro de 1834, F. O. 84/156.
88 Fox, nº 4, 25 de março de 1835, F. O. 84/179; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, maio de 1835).

concordassem que elas eram merecidas); segundo, que a Grã-Bretanha aceitasse quaisquer escravos liberados no futuro pela comissão mista do Rio de Janeiro e os transportasse para suas próprias colônias; e terceiro, que a Grã-Bretanha cooperasse com o Brasil em persuadir outros estados sul-americanos a assinarem tratados contra o comércio de escravos.[89] Alves Branco não insistiu, porém, nesses pontos quando Fox disse não ter poderes para seguir aquela linha de negociação, e artigos adicionais ao tratado de 1817, quase idênticos aos redigidos por Wellington, foram firmados no Rio de Janeiro em 27 de julho de 1835. Um navio mercante brasileiro podia agora ser detido e levado perante uma das comissões mistas, tivessem escravos sido efetivamente embarcados ou não, desde que houvesse a bordo evidência de uma intenção de comerciar em escravos (isto é, desde que o navio tivesse "um ou mais" itens do que se tornara agora uma lista padrão de "artigos de equipamento"), e podia ser condenado a menos que o proprietário convencesse a comissão do seu objetivo de comércio legítimo (artigo 1). Todos os navios condenados seriam no futuro desmantelados e vendidos em partes separadas (artigo 2). Um terceiro artigo adicional estipulava que os dois primeiros seriam ratificados num prazo de oito meses.[90]

De volta ao Foreign Office depois de um breve período na oposição, Palmerston ficou muito satisfeito com o trabalho de Fox. Quanto às propostas do próprio Governo brasileiro, ele declarou, primeiro, repetindo a já então familiar posição britânica, que embora os navios capturados ilegalmente devessem naturalmente ser liberados pelas comissões mistas, nenhuma compensação seria jamais paga àqueles que houvessem estado comprovadamente envolvidos no comércio ilegal de escravos, mesmo que tivessem sido detidos ilegalmente; segundo, que a Grã-Bretanha poderia dispor-se a cuidar de todos os escravos liberados pela comissão mista do Rio de Janeiro se o Brasil estivesse pronto a pagar os gastos respectivos; e terceiro, que teria prazer em associar-se a negociações contra o comércio de escravos com os governos hispano-americanos.[91] O objetivo de Palmerston, como ele disse à Câmara dos Comuns em agosto de 1836, era unir contra o comércio de escravos "todas as potências

89 Fox nº 12, 4 de agosto de 1833, Conf., F. O. 84/179. Sobre a questão das reivindicações, v. Memorando do F. O., 14 de janeiro de 1842, F. O. 84/445 e Manchester, *British Preeminence in Brazil*, págs. 233-6.

90 Fox nº 11, 4 de agosto de 1835, F. O. 84/179. Para o texto dos artigos adicionais, ver Pereira Pinto, i, 394-8.

91 Palmerston para Fox, nº 14, 3 de novembro de 1835, F. O. 84/179.

marítimas cujas bandeiras pudessem ser abusivamente utilizadas ou prostituídas", estivessem ou não diretamente envolvidas em tal comércio.[92] À medida em que o cerco se fechava em torno dos comerciantes e eles eram obrigados a abandonar, uma atrás da outra, as bandeiras que antes os tinham protegido, havia sempre o perigo de que eles recorressem à bandeira americana e às dos poucos estados europeus que ainda não tinham assinado com a Grã-Bretanha tratados sobre o direito de busca. Fora estes – e havia agora toda esperança de que os estados europeus, senão os Estados Unidos, cooperariam com a Grã-Bretanha[93] – era possível que eles fizessem uso mais sistemático dos pavilhões das novas repúblicas hispano-americanas. No caso, porém, os representantes brasileiros no exterior não deram a Palmerston mais do que um apoio nominal nos seus esforços para fechar as brechas remanescentes no sistema preventivo.[94]

Artigos adicionais ao tratado de 1817 tinham agora sido assinados. Ainda não estavam, porém, ratificados e uma lei brasileira de 14 de junho de 1831 – posta em vigor depois da abdicação de Dom Pedro I e em razão dos tratados que ele assinara de sua própria iniciativa – estipulava que no futuro todos os acordos com potências estrangeiras deveriam ser referidos à Comissão de Diplomacia da Câmara de Deputados e ratificados somente depois da aprovação da Câmara e do Senado.[95] Daí a necessidade que tiveram sucessivos ministros brasileiros de testarem o sentir da Câmara e de esperarem até 1835 antes de tomarem medidas para reforçar o tratado contra o comércio de escravos. Os artigos adicionais de 27 de julho de 1835 foram devidamente referidos

92 Hansard, xxxv, 939, 5 de agosto de 1836.

93 Palmerston persuadiu as cidades hanseáticas (1837), a Toscana (1837) e as Duas Sicílias (1838) a acederem aos tratados anglo-franceses sobre o direito de busca de 1831 e 1833, como a Suécia e a Dinamarca já tinham feito em 1834 (ver Bandinel, *op. cit.*, págs. 245-7). Em várias conferências realizadas entre 1838 e 1841, a Áustria, a Prússia e a Rússia recusaram-se a fazer o mesmo. Um Tratado Quíntuplo abrangente (Grã-Bretanha, Áustria, Prússia, Rússia e França), que só a França deixou de ratificar, foi finalmente firmado em Londres em 20 de dezembro de 1841 (*ibid.* págs. 244, 247-50).

94 Sobre as negociações da Grã-Bretanha com os governos hispano-americanos, ver J. F. King, "The Latin American Republics and the Suppression of the Slave Trade", H. A. H. R. xxiv, (1944), págs. 387-411. Ouseley tinha dúvidas sobre se os tratados com os estados hispano-americanos eram necessários. "Sem dúvida, teórica e legalmente, é preciso um tratado", escrevera ele em 1835, com relação ao Uruguai, "mas enganamo-nos se consideramos os estados sul-americanos, em organização, confiabilidade nacional e civilização, muito melhores do que os estados berberes" (Ouseley para Backhouse (F. O.), 10 de janeiro de 1835, Conf., F. O. 84/179).

95 Alves, R. I. H. G. B. (1914), pág. 222.

à Comissão, mas os negócios públicos estiveram tão caóticos até outubro, quando o Padre Feijó se tornou regente, que o Governo brasileiro muito pouco conseguiu fazer aprovar pela Câmara – e certamente nada tão controverso; eles não foram sequer discutidos até o fim da sessão. Obviamente a ratificação não ia ser fácil, especialmente porque, como previra Ouseley, a preocupação generalizada com a revolta na Bahia rapidamente esmaeceu e foi esquecida. Só novos distúrbios de natureza semelhante, acreditava Ouseley, poderiam ter mantido vivos os primeiros sinais de um sentimento abolicionista mais generalizado, mas até o fim de 1835 a situação já estava calma. Mais uma vez vozes influentes dentro e fora da Câmara levantaram-se em favor do comércio de escravos, visto no pior dos casos como um mal necessário, e Alves Branco era agora geralmente criticado por ter concordado em assinar os artigos adicionais ao tratado contra tal comércio. É verdade que alguns brasileiros desejavam reforçar os poderes da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos, mas ao mesmo tempo preocupavam-se sinceramente em assegurar que os navios de guerra britânicos não ultrapassassem seus direitos no futuro, como indubitavelmente haviam feito no passado. Outros, mais inescrupulosos, incentivavam para seus próprios fins aquelas suspeitas e preconceitos nacionalistas que a maioria dos brasileiros agora alimentavam em relação a qualquer tratado com uma potência européia, principalmente um com a Grã-Bretanha e dirigido contra o comércio de escravos. Tendo-se libertado de Portugal em 1822, era o argumento geral, os brasileiros deviam declarar sua independência do seu novo senhor, a Grã-Bretanha. Era tempo de pôr fim a "nossa costumeira obediência ao Gabinete britânico" e à idéia de que "eles [os britânicos] têm a esquadra, eles têm o dinheiro, faça-se, pois, a sua vontade!", como escreveu um jornal do Rio.[96] Alves Branco foi criticado sobretudo por não ter feito do acerto das reivindicações

96 Ver cartas e recortes de jornais do Rio de Janeiro, anexos a Jackson para Palmerston, Londres, 4 de fevereiro de 1837, F. O. 84/218. Os brasileiros, escreveu William Hunter, encarregado de negócios americano no Rio de Janeiro, viam a "excessiva e constante pressão" da Grã-Bretanha sobre a questão do comércio de escravos como "um método de intervenção nos seus negócios domésticos e um controle sobre eles não apenas em relação ao tema direto, mas também em relação a assuntos colaterais" (Hunter para Forsyth, secretário de Estado, 29 de agosto de 1837, impresso em W. R. Manning, ed., *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-American Affairs 1831-60* (Washington, 1932-9), ii, 218. "Seus estadistas de orientação mais liberal", escreveu ele mais tarde, "parecem falar de Portugal e do Brasil como se fossem colônias inglesas" (Hunter para Forsyth, 25 de novembro de 1839, *ibid.*, ii, 238).

brasileiras contra o governo britânico a condição *sine qua non* de novas concessões. Os proprietários de navios capturados ilegalmente antes de 1830, sobretudo os baianos José e Manuel Cerqueira Lima, que tinham 250.000 libras em jogo, fizeram fortes petições à Câmara para que não houvesse ratificação dos artigos adicionais até que a Grã-Bretanha reconhecesse a validade das reivindicações brasileiras.[97]

Em fins de 1835, o Marquês de Barbacena foi enviado em missão especial a Londres.[98] O objetivo principal da missão era a revisão do tratado comercial anglo-brasileiro de 1827, mas Barbacena estava também autorizado a discutir com o Governo britânico a supressão do comércio de escravos no mar, bem como modos e meios de encorajar a emigração branca livre da Europa para o Brasil. Em março de 1836, Barbacena foi instruído a sondar Lorde Palmerston sobre a idéia de uma nova convenção trilateral contra o comércio de escravos entre a Grã-Bretanha, Portugal e o Brasil, que preveria um patrulhamento conjunto mais efetivo das costas africana e brasileira e possivelmente a imposição de penas mais duras contra o comércio de escravos.[99] Palmerston não estava, porém, disposto a interromper, em Lisboa, as negociações conduzidas por Howard de Walden de um tratado que ele acreditava (erradamente) estarem perto de serem concluídas. Nem ele via o que se ganharia com uma nova convenção do tipo proposto por Barbacena até que fossem aceitos os artigos adicionais ao tratado vigente sobre direito de busca. Durante toda a sessão legislativa de 1836, entretanto, o acordo Fox-Alves Branco permaneceu sobre a mesa da Câmara de Deputados brasileira – apesar de a sessão ter sido prorrogada para tratar de urgentes matérias pendentes. No começo da sessão seguinte, o Governo brasileiro novamente pediu a sua ratificação, mas novamente a questão foi engavetada. (Além do seu interesse pessoal, embora na maior parte indireto, no comércio de escravos, muitos deputados tinham em mente as eleições vindouras.) Sucessivos ministros dos Negócios Estrangeiros brasileiros asseguraram a Hamilton Hamilton, que substituíra Fox como ministro britânico em maio de

---

97 Jackson e Grigg nº 54, 28 de outubro de 1835, F. O. 84/175; *Bahia and the West African Trade, 1549-1851* (Iba dan, 1964), págs. 34-5.

98 Sobre a mis são de Bar ba ce na, ver Antô nio Au gus to de Agui ar, *Vida do Mar quês de Bar ba ce na* (Rio de Ja neiro, 1896), págs. 890 segs

99 José Iná cio Bor ges para Bar ba ce na, nº 2, 17 de mar ço de 1836, A. H. I. 268/1/15.

1836, que o Governo era impotente diante de uma Câmara intransigente, mas quando do encerramento de mais uma sessão, ele começou a perguntar-se se o Governo estava realmente tentando conseguir a ratificação do acordo de 1835. Não estaria ele escolhendo talvez a saída fácil, pedindo formalmente a ratificação nos seus relatórios anuais e não tomando depois qualquer outra providência a respeito? Em junho de 1837, Hamilton sugeriu que Francisco Jê Acaiaba de Montezuma, então ministro dos Negócios Estrangeiros, deveria pelo menos submeter a questão à Câmara e tentar negociar com a oposição, sob pena de incorrer na imputação de má-fé e desonestidade política.[100] A Grã-Bretanha queria uma repetição de 1826: um acordo com o Governo brasileiro que permitisse à Marinha britânica maior liberdade para esmagar o comércio de escravos, independentemente da opinião pública – e dos interesses brasileiros. Mas foi justamente por causa da capitulação total do imperador às exigências britânicas em 1826 que a Câmara de Deputados tinha conseguido seus novos poderes e a eles se aferrava agora, e como seus colegas em Portugal, os ministros brasileiros relutavam em procurar problemas numa época em que, em qualquer hipótese, poucos governos sobreviviam mais de seis meses.

Em setembro de 1837, quando a Câmara estava preocupada com outro aspecto da questão do comércio de escravos – o projeto de Barbacena contra aquele comércio, que substituiria a lei de novembro de 1831 – a Comissão de Diplomacia finalmente produziu um relatório sobre os artigos adicionais de julho de 1835, o qual, porém, significativamente, tratava também das reivindicações brasileiras contra a Grã-Bretanha. A comissão admitia que o comércio de escravos estava em expansão e que o acréscimo de uma cláusula de equipamento ao tratado de 1817 provavelmente faria mais para controlar o seu aumento do que qualquer outra medida individual. Mas também sustentava que era ilógico conceder poderes ainda mais amplos aos navios de patrulha britânicos, quando ainda não tinham sido outorgadas indenizações por abusos anteriores. No mínimo, deveriam ser dadas "garantias" ao Governo

100 Hamilton para Montezuma, 5 de junho, anexo a Hamilton nº 12, 24 de junho de 1837, F. O. 84/222. Durante os doze meses anteriores Hamilton tinha pedido a ratificação dos artigos adicionais em pelo menos dez ocasiões distintas: 29 de junho, 23 de agosto, 4 de setembro, 4 de dezembro de 1836, 7 de janeiro, 18 de fevereiro, 22 de fevereiro, 18 de março, 8 de abril, 30 de abril de 1837.

brasileiro "de que tais abusos seriam evitados ou remediados e de que no futuro não se daria motivo para novas gestões". Um meio de evitar sentenças injustas contra navios brasileiros seria, achava a comissão, transferir a comissão mista anglo-brasileira de Serra Leoa para um porto brasileiro ou, alternativamente, dissolvê-la e passar as suas atribuições para a comissão mista com sede no Rio de Janeiro. A comissão de Freetown tinha sido e continuaria a ser claramente parcial em favor do captor britânico, enquanto que no Brasil as exigências da justiça – e os interesses dos súditos brasileiros – seriam menos facilmente ignorados.[101] A adoção desse relatório teria adiado indefinidamente a ratificação dos artigos adicionais, já que o governo britânico tinha com freqüência rejeitado categoricamente as reivindicações financeiras do Brasil por capturas ilegais no passado e certamente não estaria disposto a ver o trabalho da comissão mista de Freetown transferido para o Rio de Janeiro. Palmerston deixou então claro que não aceitaria que o governo brasileiro vinculasse a condições impossíveis o cumprimento de uma obrigação que aceitara incondicionalmente.[102] O Gabinete conservador de setembro de 1837, o gabinete parlamentar, chefiado por Bernardo Pereira de Vasconcelos, estava mais intimamente identificado com os interesses dos fazendeiros e simpatizava mais abertamente com a continuação do comércio de escravos do que qualquer governo brasileiro anterior e já se mostrara tão pouco inclinado a estender o alcance do tratado com a Grã-Bretanha contra aquele comércio como a reforçar a própria legislação brasileira contra ele. O Governo conseguiu com êxito evitar a discussão do relatório da comissão quando a nova Câmara se reuniu no começo de 1838. Nada fez, entretanto, para assegurar a ratificação dos artigos adicionais de 1835, os quais, pela primeira vez, não foram sequer mencionados no relatório do ministro dos Negócios Estrangeiros. As freqüentes afirmativas feitas a Hamilton Hamilton e a George Gordon – encarregado de negócios em exercício durante a primeira metade de 1838, na ausência de Hamilton e Ouseley – de que os artigos adicionais seriam ratificados na primeira oportunidade estavam começando a soar vazias.

101 *Jornal do Comércio,* 12 de setembro de 1837. Sobre o desempenho das comissões mistas, ver capítulo 5.
102 Palmerston para Hamilton, nº 6, 30 de novembro de 1837, F. O. 84/223.

Durante uma visita a Londres, em abril de 1838, Ouseley sugeriu a Palmerston que incentivos financeiros, "o oferecimento de um certo montante", podiam provar ser "a maneira mais expedita, e em última análise a mais econômica, de conseguir o fim desejado" (a ratificação do acordo contra o comércio de escravos de 1835).[103] Segredo, escreveu Ouseley, era a única condição: os brasileiros gostavam de ser subornados, mas não gostavam que se soubesse que o estavam sendo. A reação de Palmerston foi escrever: "Nada posso autorizar sobre este ponto senão uma insinuação em caráter particular de que, se os artigos não forem ratificados, poderemos talvez agir como se eles o tivessem sido."[104] O próprio Ouseley tinha sido durante muito tempo um advogado declarado de medidas coercitivas. Força é algo que os brasileiros – "um povo de origem portuguesa, vaidoso, medíocre e dado à ostentação", como os descrevia com desprezo[105] – podem entender. Depois de reforçar suas esquadras preventivas nas costas da África ocidental e do Brasil, argumentava, o Governo britânico deveria "agir por sua própria conta". Em breve poderia ser necessário, escreveu em outra ocasião, agir "sem as peias impostas no momento pelo tratado e pela constituição do tribunal misto", "terminar com a máquina defeituosa usada até aqui" e "mandá-los [os comerciantes de escravos brasileiros] a julgamento alhures".[106] Em setembro de 1838, durante um entrevista com Maciel Monteiro, o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, Ouseley chegou a ameaçar abertamente que, se o Brasil persistisse na sua recusa em cooperar com a Grã-Bretanha para a supressão do comércio de escravos e "os meios amigáveis e conciliatórios se revelassem inúteis", poderiam ser adotadas medidas que seriam altamente desagradáveis para o governo brasileiro. Quando, poucos meses mais tarde, Ouseley novamente deixou claro numa nota para Monteiro que a Grã-Bretanha estava decidida a terminar com o comércio de escravos e não seria impedida "por obstáculos de qualquer natureza e por penoso que isso fosse para os sentimentos amistosos que a moviam em relação ao Brasil de usar prontamente os

103 Memorando sobre as instruções à missão no Rio relativas ao comércio de escravos, Londres, 24 de abril de 1838, F. O. 84/252. Mais tarde Ouseley novamente defendeu uma política de subornar adequadamente deputados e senadores, em vez de simplesmente dar-lhes "maus jantares e saraus" (Ouseley para Palmerston, 21 de maio de 1839, Broadlands MSS, GC/OU/33).

104 Minuta acrescentada ao memorando de Ouseley, datada de 27 de abril.

105 Ouseley 21 de maio de 1839, Particular

106 Ouseley para Palmerston, 21 de agosto, 26 de setembro de 1838, Particular, F. O. 84/254.

Sumário

meios de que dispunha a fim de pôr em prática tal decisão, ditada ao mesmo tempo por justiça, humanidade e política", estava ecoando as próprias palavras de Palmerston.[107] Por enquanto, porém, a Grã-Bretanha evitou tomar qualquer ação unilateral contra os navios de escravos brasileiros.

Assim, ao cabo de quase uma década de negociações com Portugal e o Brasil, nenhum tratado anglo-português efetivo contra o comércio de escravos tinha sido firmado nem artigos essenciais relativos a equipamento e desmantelamento tinham sido acrescentados ao tratado anglo-brasileiro. O resultado é que, durante todo esse período, os poderes da Marinha britânica para suprimir, ou sequer conter, o comércio ilegal de escravos para o Brasil permaneceram severamente limitados.

107 Ouseley nº 16, 24 de setembro de 1838, F. O. 84/254; Ouseley para Monteiro, 15 de janeiro, anexo a Ouseley nº 5, 19 de janeiro de 1839, Conf., F. O. 84/283.

Próxima página!

Sumário

. . . .

Capítulo V

A MARINHA BRITÂNICA E AS COMISSÕES MISTAS, 1830-1839

Durante a década de 1830, como ao longo de toda a prolongada e dispendiosa campanha que durou mais de meio século, de 1807 a meados dos anos 60, os esforços da Grã-Bretanha pela supressão do comércio transatlântico de escravos no mar concentraram-se na costa da África ocidental. Desde 1807, quando as corvetas *Pheasant* e *Derwent* foram enviadas pela primeira vez para forçar o cumprimento da própria legislação britânica contra aquele comércio, vários navios da Marinha Real tinham sido posicionados na costa da África ocidental, onde suas tarefas tinham passado a incluir também a supressão do comércio estrangeiro ilegal de escravos. Depois de 1819, a partir da assinatura dos primeiros tratados sobre direito de busca com Portugal, Espanha e Holanda, a costa desde Cabo Verde, ao norte, até Benguela, ao sul (3.000 milhas), tinham constituído uma estação naval separada. Mas, de 1832 a 1839, a esquadra da África Ocidental ficou sob as ordens dos comandantes-em-chefe da estação do Cabo da Boa Esperança, sucessivamente Contra-Almirante Frederick

Página anterior!

Warren (1831-4), Contra-Almirante *Sir* Patrick Campbell (1834-7) e Contra-Almirante George Elliot (1837-40). Essa estação conjunta da África ocidental e do Cabo da Boa Esperança cobria uma enorme área, de 26ºW a 75º E estendendo-se para o norte até 23º 30' N, no Atlântico, e 10ºS, no Oceano Índico. Ainda assim, em 1836, por exemplo, ela contava com apenas 14 dos cerca de 100 navios e pouco mais de 1.000 dos 17.000 homens em todas as estações navais no exterior. O número de navios foi aumentado para 17 em 1838 e para 19 em 1839, mas em nenhum momento houve mais de oito deles patrulhando toda a costa ocidental da África ao norte do Equador, de Cabo Verde às baías de Benin e Biafra – onde suas responsabilidades incluíam ademais a proteção dos assentamentos britânicos e o comércio legítimo, bem como a interceptação de navios de escravos.[1] Nem um só navio estava permanentemente posicionado na costa ocidental da África ao sul da linha entre Cabo López e Benguela, nem na costa oriental da África. Nem havia muito motivo: os navios de patrulha britânicos não tinham poderes para dar busca em navios portugueses, ou capturá-los, ao sul do Equador, e quase sem exceção, os navios que operavam naquelas latitudes meridionais, fossem portugueses ou não, abrigavam-se sob a bandeira de Portugal. Em conseqüência, a maioria dos navios de escravos, mesmo ao norte do Equador, completavam suas viagens para a costa africana e a partir dela sem jamais verem um navio de guerra britânico: o capitão de um navio de escravos apresado perto de Gallinas em 1833, por exemplo, declarou à comissão mista em Serra Leoa que já tinha feito treze viagens sem a menor dificuldade.[2]

Não somente havia poucos navios posicionados em áreas de comércio de escravos, mas a costa ocidental da África tendia a ser um campo de despejo para os piores navios da Marinha Real. Muitos eram praticamente inúteis para as tarefas a que se destinavam: fragatas de quinta e sexta classes, grandes, lentas, veteranas das guerras napoleônicas, com seus mastros altos e facilmente visíveis, e brigues Seppings, menores,

1 Sobre as fronteiras dos comandos navais da África ocidental e do Cabo e o número de navios a seu serviço, ver Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade* (Londres, 1949), Apêndice C, Apêndice D; C. J. Bartlett, *Great Britain and Sea Power, 1815-1853* (Oxford, 1963), Apêndice II.

2 Christopher Fyfe, *A History of Sierra Leone* (Oxford, 1962), pág. 197.

que sabidamente navegavam como fardos de feno, eram facilmente deixados para trás pela maioria dos navios de escravos que encontravam, dos quais um número crescente era de embarcações rápidas e esbeltas, de fabricação americana. Significativamente, os dois únicos navios de patrulha que, pelo menos na primeira metade da década de 30, mostraram-se capazes de igualar os navios de escravos eram eles mesmos ex-negreiros que tinham sido comprados pela Marinha depois da sua condenação pela comissão mista de Serra Leoa. O *Black Joke* e o *Fair Rosamund*, que serviram como navios de provisões da nau-capitânea do Comodoro Hayes, *Dryad*, capturaram nove dos onze navios de escravos que a esquadra apreendeu entre novembro de 1830 e março de 1832. Quando mais tarde, em 1832, o *Black Joke* foi declarado incapaz de resistir ao mar, Peter Leonard, que servira como cirurgião no *Dryad* em 1831 e mais tarde escreveu um interessante relato da sua viagem, lamentou a destruição de um navio "que tem feito mais para pôr fim ao vil tráfico de escravos do que todos os navios da frota juntos".[3]

Todo ano, nos seus relatórios anuais, os membros britânicos da comissão mista de Serra Leoa instavam o governo do seu país a aumentar o número e a qualidade dos navios de patrulha que podiam dedicar-se integralmente à supressão do comércio de escravos.[4] As reivindicações da esquadra da África ocidental de um número maior de navios e de homens eram consistentemente apoiadas por Palmerston, no Foreign Office, que freqüentemente se queixava da falta de entusiasmo do Almirantado pelas suas políticas contra o comércio de escravos. Em 1862, quando sua carreira se aproximava do fim, Palmerston escreveria:

> Nenhum comandante-general da Armada e nenhuma Junta do Almirantado jamais tiveram qualquer interesse na supressão do comércio de escravos ou tomaram por sua espontânea vontade quaisquer medidas para alcançá-la, e o que quer que tenham feito para satisfazer os desejos de terceiros,

---

3 Lloyd, *op. cit.*, págs. 71-3; Peter Leonard, *A Voyage to the West Coast of Africa in H. M. S. Dryad* (Londres, 1833), pág. 104. Ver também *Sir* Henry Huntley, *Seven Year's Service on the Slave Coast* (2 vols., Londres, 1836). Huntley, que serviu em numerosos navios, inclusive o *Fair Rosamund*, durante esse período, convenceu-se de que "manter uma esquadra com o objetivo de suprimir o comércio de escravos é um absurdo monótono e ocioso", citado em Lloyd, pág. 72-3. Sobre a história de êxitos do *Black Joke*, ver J. Holland Rose, *Man and the Sea* (Cambridge, 1935), pág. 245, W. L. Clowes, *The Royal Navy* (Londres, 1903), vi. pág. 269.

4 P. ex., Smith e Macaulay para Palmerston, Geral nº 12, 5 de janeiro de 1833 (Relatório relativo a 1832), F. O. 84/134; Macaulay para Palmerston, Geral nº 4, 5 de janeiro de 1835 (Relatório relativo a 1834), F. O. 84/166; Macaulay e Doherty para Palmerston, Geral nº 111, 31 de dezembro de 1838 (Relatório relativo a 1838), F. O. 84/231.

> fizeram-no de má vontade e de forma imperfeita. Se havia na Marinha uma velha banheira particularmente lenta, ela seguramente era mandada para a costa da África para tentar pegar os rápidos navios americanos; e se havia um oficial notoriamente dado à bebida, ele era mandado para um comando onde o rum é um veneno mortal.[5]

De seu lado, o Almirantado podia mostrar os limitados recursos de que dispunha e as muitas solicitações a serem atendidas por eles em conseqüência do aumento do número de tarefas – além da supressão do comércio de escravos – que a Marinha era chamada a desempenhar em tempo de paz em todas as partes do mundo – proteção e promoção dos crescentes interesses comerciais e coloniais da Grã-Bretanha, supressão do contrabando e da pirataria, proteção da pesca, transporte de condenados, serviço de paquetes, levantamento oceânico. Durante todo esse período, como em qualquer outro, a força geral da Marinha era determinada por uma conciliação entre, de um lado, aquilo que parecia desejável à luz das solicitações dessa miscelânea de serviços e do estado das relações da Grã-Bretanha com outras potências, e de outro, aquilo que era praticável de um ponto de vista político e financeiro, tendo em mente a constante pressão, dentro e fora do Parlamento, por cortes nos gastos governamentais.[6]

A tática usada pela pequena esquadra da África ocidental não era a mais eficaz que, em teoria, se poderia idear. Os navios de guerra britânicos deixavam que os navios de escravos chegassem à costa africana sem serem molestados e embarcassem sua carga à vontade; geralmente eles faziam suas patrulhas a trinta ou quarenta milhas da costa, entre pontos de embarque bem conhecidos, e limitavam-se a forçar os negreiros a se exporem na sua volta para Cuba ou o Brasil (que eles geralmente completavam sem muita dificuldade). Críticos estrangeiros das políticas da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos sugeriram que a Marinha só estava interessada em navios negreiros que já tinham embarcado seus escravos, por causa do uso que se podia fazer dos escravos liberados como trabalhadores nas próprias colônias britânicas, tanto na África (Serra Leoa) como, mais tarde, nas Índias Ocidentais. Alguns críticos ingleses da esquadra sugeriram que, como os oficiais de marinha ganhavam

---

5 Citado em A. E. M. Ashley, *Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston, 1846-1865* (Londres, 1876), ii, 227; também Lloyd, pág. 155.

6 Ver Bartlett, *op. cit. passim*.

uma recompensa por escravo capturado e liberado (embora, com o aumento das capturas, o prêmio por cabeça tivesse sido cortado, em 1824, de 60 libras por um homem, 30 por uma mulher e 10 por uma criança para uma tarifa única de 10 libras e, em 1830, para 5 libras por escravo), mas nem um centavo pela captura de um navio vazio, eles eram incentivados a postergar qualquer ação contra um navio de escravos até que ele os tivesse embarcado; como assinalou Lorde Brougham, embora seu dever fosse suprimir o comércio de escravos, eles eram recompensados em proporção ao nível que se permitisse ser alcançado por tal comércio.[7] Nenhuma dessas acusações – que o Almirantado negava energicamente – foi jamais adequadamente consubstanciada. De fato, os oficiais britânicos deixavam passar os navios de escravos vazios menos por falta dos necessários incentivos financeiros do que por não estarem autorizados a capturar navios de bandeira espanhola ou portuguesa, a menos que estivessem efetivamente carregando escravos e, quase sem exceção, os navios de escravos que os barcos de guerra britânicos encontravam nesse período arvoravam um desses dois pavilhões. Depois da assinatura de um novo tratado anglo-espanhol, em junho de 1835, os oficiais de marinha tiveram poderes para capturar navios espanhóis equipados para aquele comércio e, por alguns meses durante 1836-7, aproveitaram todas as oportunidades de fazê-lo – embora não houvesse qualquer recompensa financeira e existisse considerável risco de uma captura equivocada e subseqüente absolvição pela comissão mista anglo-espanhola.[8] Não demorou muito, porém, para que os comerciantes espanhóis procurassem a proteção da bandeira portuguesa e, embora ainda fosse ocasionalmente possível privar um navio espanhol da sua falsa nacionalidade portuguesa e, com base no seu equipamento, obter a sua condenação, o uso quase universal do pavilhão português tanto no comércio cubano como no brasileiro forçou a Marinha britânica a voltar à sua velha e insatisfatória tática ao largo da costa.

7 Hansard, xi, 599, Câmara dos Lordes, 29 de janeiro de 1838. O comércio, argumentava Brougham, "prospera sob os próprios expedientes adotados para esmagá-lo e aumenta em conseqüência daquelas mesmas medidas a que se recorre para a sua extinção".

8 Durante 1836, navios de patrulha britânicos capturaram trinta e sete navios de escravos espanhóis na costa ocidental da África – vinte e quatro equipados para o comércio (Campbell e Lewis para Palmerston, Geral nº 4, 5 de janeiro de 1837 (Relatório relativo a 1836), F. O. 84/212.

Em vista do seu tamanho e qualidade e das severas limitações que os tratados contra o comércio de escravos impunham às suas atividades, notável talvez tenha sido o número de navios capturados pela esquadra da África ocidental. Durante os cinco anos desde o verão de 1830 até o de 1835, uma média de apenas dez navios por ano foram apreendidos – todos com escravos a bordo. O quadriênio seguinte, entretanto, e particularmente 1836, quando o novo tratado anglo-espanhol foi efetivamente aplicado, foram anos de êxito sem precedente para a esquadra: em média, trinta e cinco navios de escravos foram apreendidos anualmente.[9] A grande maioria desses navios estava envolvida no comércio ilegal para Cuba, então o principal mercado para escravos embarcados ao norte da Linha; alguns deles, porém, eram propriedade de portugueses residentes na Bahia e outros tinham feito, numa ou noutra ocasião, viagens bem sucedidas ao Brasil (geralmente à Bahia ou a Pernambuco). Desde que a totalidade do comércio tinha sido declarado ilegal, quatro anos antes, o *Tâmega*, com 440 escravos a bordo, apreendido em junho de 1834 por H. M. S. *Charybdis* ao largo de Lagos, foi o primeiro navio de escravos capturado pela esquadra que se estava realmente dirigindo para o Brasil.[10] Nos anos seguintes foram ocasionalmente capturados outros navios que voltavam para o Brasil: dois em 1835 – o *Atrevido* e o *Legitimo Africano*; quatro em 1836 – o *Mindelo*, o *Esperança*, o *Quatro de Abril* e o *Veloz*; três em 1837 – o *Lafaiete*, o *Amélia* e o *Providência*; e quatro em 1838 – o *Deixa Falar*, o *Gratidão*, o *Veloz* e o *Camões*.[11] Entretanto, menos de um em cada dez navios capturados pela esquadra da África ocidental durante os anos trinta estavam realmente praticando o comércio de escravos com o Brasil. Vários milhares de escravos foram perdidos para o mercado de escravos brasileiro, mas isso era apenas um pequeno número em proporção àqueles anualmente transportados pelo Atlântico para o Brasil. O comércio entre a Bahia e as Baías* foi o mais duramente atingido, como de fato tinha sido durante os vinte anos anteriores, mas já agora era uma parte relativamente

---

9 Ver relatórios anuais dos membros britânicos da comissão mista de Serra Leoa.

10 Macaulay para Palmerston, Portugal nº 2, 5 de janeiro de 1835, F. O. 84/169.

11 Macaulay e Lewis para Palmerston, Portugal nº 3, 2 de janeiro de 1836, F. O. 84/194; Campbell e Lewis, Portugal nº 2, 5 de janeiro de 1837, F. O. 84/212; Macaulay e Lewis, Portugal nº 118, 1º de janeiro de 1838, F. O. 84/235; Macaulay e Doherty, Portugal nº 109, 31 de dezembro de 1838, F. O. 84/237.

* Referência às baías (*bights*) de Benin e Biafra. (N. T.)

insignificante do comércio brasileiro. A parte mais importante do comércio – aquela praticada ao sul da Linha, a partir do Congo, Angola e Moçambique para a área ao norte e ao sul do Rio de Janeiro – a esquadra da África ocidental era obrigada a ignorar quase inteiramente. Na verdade, entre a primavera de 1830 e o outono de 1839, apenas um navio de escravos viajando para o Brasil foi capturado ao sul da Linha. Foi o *Incompreensível*, com destino ao Rio de Janeiro com quase 600 escravos de Moçambique, que H. M. S. *Dolphin* encontrou por acaso em alto-mar (24ºS 16ºW) em dezembro de 1836.[12]

Com exceção de um número muito pequeno entregue às suas próprias autoridades, todos os navios de escravos capturados pela esquadra britânica da África ocidental durante os anos 30 foram despachados (com tripulações de presa a bordo) para Serra Leoa, para julgamento pelo tribunal misto lá sediado. Em 1819, Serra Leoa tinha sido a escolha óbvia para sede das comissões mistas na costa ocidental da África: um tribunal marítimo já tinha sido estabelecido lá para o julgamento de navios de escravos britânicos – e ocasionalmente estrangeiros – capturados por barcos de patrulha britânicos durante as guerras napoleônicas; como assentamento para africanos liberados, o lugar estava bem equipado para receber escravos de navios condenados; e membros britânicos das comissões mistas podiam ser fácil e rapidamente substituídos, em caso de doença ou falecimento, por funcionários coloniais. Mas Serra Leoa tinha demonstrado ter duas desvantagens sérias. Primeiro, era um notório cemitério de homens brancos: quatro juízes britânicos em comissões mistas – dois deles em 1826 – e numerosos funcionários menos graduados do tribunal misto morreriam nos seus postos. Segundo, embora dois importantes centros de atividade no comércio de escravos – os sistemas interligados do rio Núnez, rio Pongas e rios vizinhos, ao norte, e os estuários do Sherbro e Gallinas, ao sul – fossem facilmente acessíveis a partir da colônia, a maior parte das capturas era de fato feita a mil milhas de distância, nas baías de Benin e Biafra. Durante a década de 1830, houve iniciativas para transferir as comissões mistas de Serra Leoa para a ilha de Fernando Pó, cedida à Espanha por Portugal em 1778, mas nunca pagas. Fernando Pó ocupava uma posição dominante frente ao delta do rio Niger, a apenas dois ou três dias de viagem

12 Macaulay e Lewis, *Brasil*, nº 120, 1º de janeiro de 1838, F. O. 84/238.

das Baías, e em 1827, o Comandante W. F. W. Owen foi mandado à ilha, com permissão da Espanha, a fim de começar lá um assentamento e construir edifícios adequados para um tribunal misto. Três anos mais tarde, uma Comissão Especial do Parlamento, presidida por Joseph Hume, que representava interesses hostis a Serra Leoa, recomendou a transferência imediata das comissões mistas de Serra Leoa para Fernando Pó. No caso, entretanto, a Espanha recusou-se a transferir para a Grã-Bretanha a sua soberania sobre a ilha, sem o que não haveria garantia para a liberdade dos escravos lá liberados, e o Tesouro rejeitou uma oferta da Espanha de vender a ilha por 100.000 libras. Para desapontamento dos oficiais de marinha britânicos – e dos negociantes britânicos dedicados ao crescente comércio do óleo de palma do delta do Niger – o esquema de Fernando Pó foi abandonado em 1832 e as comissões mistas permaneceram em Freetown.[13]

Depois de várias divergências menores entre membros britânicos e estrangeiros das comissões mistas, e entre membros das comissões e os primeiros oficiais de marinha britânicos a chegarem com prêmios, tinha-se finalmente conseguido estabelecer um procedimento uniforme para a adjudicação de navios trazidos perante as comissões mistas de Serra Leoa – e aquelas do outro lado do Atlântico.[14] Ao chegar ao porto, o navio de escravos capturado, juntamente com os escravos que carregasse, tornava-se responsabilidade do secretário ou bailio do tribunal. Os escravos normalmente ficavam a bordo durante todo o tempo do julgamento, embora em Serra Leoa, a juízo do tribunal, os doentes e moribundos fossem às vezes levados para terra firme. O oficial de marinha que tivesse feito a captura (se ele acompanhava o navio) ou alternativamente o oficial comandante da tripulação de presa tinha primeiro de fazer uma declaração juramentada perante um oficial de

13 Sobre o esquema de Fernando Pó, ver Fyfe, *op. cit*., págs. 165, 175, 178, 187-8; K. Onwuka Dike, *Trade and Politics in the Niger Delta, 1830-85* (Oxford, 1956), 55-60; *Cambridge History of the British Empire* (Cambridge, 1940), ii, 650-2; C. W. Newbury (ed.), *British Policy towards West Africa* (Oxford, 1965), págs. 10-11.

14 De modo geral, conformes com as diretrizes contidas no longo memorando expedido a todos os membros britânicos de comissões mistas para assisti-los no desempenho de suas pouco familiares responsabilidades (Castlereagh para os membros de comissões mistas de Sua Majestade, 20 de fevereiro de 1819, F. O. 315/1; B. F. S. P. viii, 25-49). Sobre a preparação desse memorando, ver Leslie Bethell, *The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century Journal of African History*, vii (1966), pág. 84, nº 20.

registro do tribunal e então entregar quaisquer papéis encontrados a bordo da nau capturada, juntamente com uma declaração ou certificado, estabelecido por ocasião da captura, descrevendo quando e onde o navio tinha sido revistado, as condições em que tinha sido encontrado e se tinha escravos a bordo. Partes interessadas eram então convocadas a comparecer ao tribunal a fim de demonstrar por que o navio não deveria ser condenado; a menos que se pudesse provar o contrário, presumia-se que o navio era culpado do comércio ilegal de escravos e que tinha sido legalmente capturado. Seguia-se um exame, pelo oficial de registro, do mestre, da tripulação (na prática, geralmente o imediato e o contramestre) e quaisquer outras testemunhas, o qual geralmente tomava a forma de uma série de perguntas estabelecidas. A evidência era então entregue aos procuradores (ou advogados) que representavam os captores e os requerentes, os quais defendiam suas causas perante dois juízes-membros da comissão. Estes, como muitos dos procuradores, nem sempre estavam legalmente qualificados (não que advogados sejam necessariamente os melhores juízes internacionais). George Jackson, por exemplo, que foi juiz e membro britânico de comissões mistas sucessivamente em Serra Leoa (1828-32), Rio de Janeiro (1832-41), Surinam (1841-5) e Luanda (1845-59), tinha anteriormente passado vinte anos no serviço diplomático. Alguns daqueles que serviram do lado britânico da comissão mista em Freetown, porém, tinham anteriormente ocupado a posição de promotor ou presidente do Tribunal na colônia, e a maioria tinha adquirido valiosa experiência, primeiro como oficial de registro do tribunal e depois como comissário de arbitragem, antes de ser promovido a juiz na comissão.[15]

Nos casos de embarcações apreendidas ao deixar a África com seu carregamento de escravos, uma comissão mista não precisava provas adicionais do caráter do navio; era preciso estabelecer apenas que os escravos tinham sido embarcados de uma área proibida (no caso de navios "portugueses", por exemplo, que estava comerciando ao norte do Equador) e que a busca e captura tinham sido ambas legais e executadas de maneira apropriada. Em tais casos, a maioria das controvérsias entre membros da comissão girava em torno da nacionalidade

15 *Journal of African History*, vii (1966), pág. 85, nº 22.

do navio de escravos capturado. Entretanto, quando navios vazios suspeitos de estarem equipados para o comércio de escravos eram trazidos perante uma comissão para julgamento, o que ocorria com crescente freqüência depois de 1835, e tornava-se mais difícil provar com segurança a prática do comércio de escravos, as controvérsias eram muito mais comuns. Os membros britânicos das comissões tinham instruções específicas para nunca perderem de vista o seu caráter judicial e para "se esforçarem uniformemente para combinar um justo e consciencioso zelo pela prevenção do tráfico ilegal de escravos com a manutenção da mais estrita justiça em relação às partes interessadas".[16] Na prática, porém, acontecia com freqüência que o representante britânico na comissão mista assumisse o papel de promotor, enquanto seu colega estrangeiro falava pela defesa: os membros britânicos das comissões tendiam naturalmente a serem mais hostis ao comércio de escravos e mais favoráveis aos oficiais britânicos que tinham feito a captura; os estrangeiros, se não eram abertamente favoráveis aos comerciantes de escravos, estavam pelo menos mais preocupados em salvaguardar os direitos e a liberdade daqueles navios mercantes do seu país que praticavam o comércio legítimo.

No caso, os governos estrangeiros apenas intermitentemente eram representados nas comissões "mistas" sediadas em Serra Leoa: eles tinham dificuldade em preencher os postos em primeiro lugar e, subseqüentemente, experimentavam dificuldade ainda maior para encontrar substitutos, quando isso se tornava necessário. Os indicados freqüentemente recusavam a nomeação ou retardavam indevidamente sua partida para a África; uma vez lá, o clima e as doenças invariavelmente os faziam sofrer longos períodos de má saúde, que tornavam necessários períodos igualmente longos de convalescença nas Canárias ou em algum outro lugar adequadamente saudável. Nos casos em que havia uma vaga na comissão mista quando um navio era trazido, os membros restantes da comissão estavam autorizados a prosseguir com o julgamento; assim, na ausência tanto do membro-juiz quanto do comissário

16 Castlereagh para Thomas Gregory, primeiro membro-juiz da comissão em Freetown, 19 de fevereiro de 1819, F. O. 315/1.

de arbitragem estrangeiros – como não raro ocorria –, os membros britânicos agiam sozinhos. De sua parte, o governo britânico nunca teve qualquer dificuldade em preencher as vagas temporárias que aposentadoria, doença ou morte criavam do seu lado das comissões mistas: em Havana ou no Rio de Janeiro eles podiam recorrer ao cônsul-geral ou ao vice-cônsul; em Serra Leoa, o governador-geral ou o governador alterno, o presidente do tribunal ou o secretário da colônia podiam ocupar a posição. Todas as comissões eram obrigadas por tratado a passar sentença "tão brevemente quanto possível", preferentemente dentro de vinte dias da chegada ao porto do navio capturado, e certamente dentro de dois meses, mas apenas aquelas com sede em Serra Leoa cumpriam consistentemente tal exigência. Uma razão da maior rapidez o fato de os funcionários britânicos das comissões "mistas" freqüentemente se acharem sozinhos.

Quando uma comissão decidia pela absolvição, como no caso do *Camões*, que em 1838 veio perante a comissão anglo-portuguesa em Serra Leoa,[17] o navio, sua carga e quaisquer escravos a bordo eram geralmente restituídos imediatamente aos seus proprietários, que tinham o direito de reclamarem os custos do processo e todas as perdas e danos sofridos como resultado da captura e detenção da embarcação. Os membros da comissão em Serra Leoa geralmente designavam um ou dois "comerciantes respeitáveis" para assistirem o oficial de registro no cálculo do montante pelo qual os captores, ou na sua falta o seu governo, eram responsáveis. De acordo com os tratados sobre direito de busca, as duas partes contratantes comprometiam-se a assegurar o pagamento de danos dentro de um período de doze meses. O Governo britânico, porém, como vimos, recusava-se a considerar quaisquer pedidos de compensação nos casos em que estava convencido de que o navio, embora capturado ilegalmente, tinha estado de fato praticando o comércio ilícito de escravos. Embarcações condenadas por uma comissão mista – e só uma pequena minoria não era condenada – eram vendidos em hasta pública: alguns eram comprados por comerciantes e lojistas locais, em geral por preços de ocasião – para serem revendidos com lucro; alguns, como o *Black Joke* e o *Fair Rosamund*, eram comprados pelo Almirantado e subseqüentemente convertidos em navios de patrulha para uso no serviço contra o comércio de escravos; e alguns eram comprados para

17 Macaulay e Doherty para Palmerston, Portugal nº 109, 31 de dezembro de 1838, F. O. 84/237.

comerciantes de escravos (às vezes os proprietários originais) e voltavam ao comércio. O resultado da venda, que podia equivaler a qualquer coisa entre 100 e 5.000 libras, era dividida entre os dois governos interessados. Essa renda ajudava a cobrir os gastos extraordinários das comissões mistas – o aluguel da sala do tribunal, a mobília, os honorários de intérprete, tradutor, copista, bailio, leiloeiro, desmantelador de navios, avaliador, e os salários de porteiros, serventes e mensageiros – que, no Rio de Janeiro, Havana e Surinã, eram divididos igualmente entre os governos interessados e, em Freetown, eram rateados entre a Grã-Bretanha (dois sextos) e Portugal, Espanha, Brasil e Holanda (um sexto cada). No caso da Grã-Bretanha, a renda com a venda de navios de escravos podia também ser usada para ressarcimento do prêmio em dinheiro outorgado aos captores. De acordo com os tratados contra o comércio de escravos, aqueles que eram encontrados nos navios condenados eram libertados e entregues ao governo em cujo território sediava a comissão, para serem empregados como trabalhadores livres ou criados. Em Serra Leoa, escravos liberados – 35.000 deles durante os anos 30 – eram registrados em *King's Yard* como cidadãos britânicos e passavam a ser responsabilidade do *Liberated African Department*, que mandava a maioria deles viver e trabalhar em aldeias perto de Freetown, embora alguns fossem persuadidos a emigrar para as Índias Ocidentais como aprendizes livres.[18]

Durante a década de 1830, quatro comissões mistas tinham sede em Serra Leoa: as comissões anglo-espanhola, anglo-portuguesa e anglo-holandesa, que haviam sido estabelecidas em 1819, e a anglo-brasileira, estabelecida em 1828. Entretanto, de cerca de 200 navios que foram a julgamento durante o período de meados de 1830 a meados de 1839 – 51 deles em um ano, 1836 –, dois terços foram processados pela comissão anglo-espanhola e, com uma exceção, os restantes pela comissão anglo-portuguesa. O comércio holandês de escravos tinha sido suprimido na segunda metade dos anos 20 e, depois de 1829, só um navio holandês – a barca *Jane*, em 1862 – foi levado a Serra Leoa. Por causa da presunção quase universal da nacionalidade portuguesa dos navios usados no

18 Sobre o *Liberated African Department*, ver Fyfe, *op. cit*., págs. 138-9. Os estabelecimentos daquele departamento foram severamente limitados depois de 1843, *ibid., págs. 229-30. Um estudioso dina*marquês, Richs Meyer-Heiselberg, está fazendo um estudo dos africanos liberados em Serra Leoa. Ver, por exemplo, *Notes from Liberated African Department* (Instituto Escandinavo de Estudos Africanos, Relatório de Pesquisa nº 1, Upsala, 1967).

comércio brasileiro, todo barco interceptado ao norte do Equador a caminho do Brasil era levado perante a comissão anglo-portuguesa. O único caso julgado pela comissão anglo-brasileira nesse período foi o do *Incompreensível*, capturado em 1836. Ostensivamente, a comissão anglo-portuguesa era obrigada a absolver, por captura ilegal, qualquer embarcação lusitana apreendida ao sul do Equador. Portanto, na esperança de prová-lo brasileiro, a tripulação de presa o levava perante a comissão anglo-brasileira. Na época – fevereiro de 1837 – não havia membros brasileiros da comissão residentes em Freetown. José de Paiva tinha servido como juiz brasileiro de 1828 até a sua morte em junho de 1834. Seu sucessor, Matias Egídio da Silveira, que tinha sido nomeado comissário de arbitragem em fevereiro de 1832, mas só tinha assumido seu posto em dezembro de 1833, e Manuel de Oliveira Santos, o comissário de arbitragem recém-nomeado, ambos deixaram Freetown por razões de saúde durante 1836, o primeiro em março e o segundo em junho, e nenhum dos dois retornou ao seu posto. O caso foi, portanto, entregue ao governador alterno Campbell, juiz-membro britânico em exercício, na ausência de Henry Macaulay (um dos filhos de Zachary Macaulay e irmão do historiador) e W. W. Lewis, comissário de arbitragem britânico. Os réus provaram que o navio era de propriedade portuguesa, mas, à luz de precedentes já estabelecidos na comissão mista anglo-brasileira do Rio de Janeiro, os membros da comissão se consideraram justificados em condená-lo com base em que o seu proprietário tinha residência permanente no Brasil, estava envolvido exclusivamente no comércio de escravos brasileiro e era, para todos os fins, brasileiro.[19] Mesmo assim, passaram-se mais três anos antes que novas capturas fossem feitas ao sul do Equador por navios da estação da África ocidental e do Cabo e antes que a comissão anglo-brasileira em Serra Leoa fosse novamente chamada a agir.

A Marinha britânica não se limitava exclusivamente à costa ocidental da África nos seus esforços para suprimir o comércio ilegal de escravos. Navios de guerra britânicos das estações da América do Sul e das Índias Ocidentais, por exemplo, receberam mandados de busca contra navios suspeitos de tráfico de escravos, embora poucos tenham sido

19 Macaulay e Lewis, *Brasil*, nº 120, 1º de janeiro de 1838, F. O. 84/238.

jamais encarregados especificamente de tal tarefa, tendo sido seu papel, na maioria dos casos, secundário em relação àquele desempenhado por navios da esquadra da África ocidental. Em meados dos anos 30, havia uns quinze navios destacados para o comando da América do Sul, que cobria tanto a costa do Atlântico como a do Pacífico daquele continente.[20] Menos da metade, porém, estava posicionada no Atlântico e sua responsabilidade principal de proteger os interesses britânicos os levava a pontos tão afastados como as ilhas Malvinas, o rio da Prata, o Rio de Janeiro e a costa nordeste do Brasil. A legação britânica no Rio de Janeiro e os membros do tribunal misto anglo-brasileiro (que, como seus colegas em Surinã e Havana, gozavam de verdadeiras sinecuras) insistiam continuamente na necessidade de mais navios de guerra britânicos permanentemente empregados na supressão do comércio de escravos – um *cordon sanitaire*[*] ao longo da costa do Brasil, com uma vigilância particularmente estrita sobre os pontos de desembarque bem conhecidos entre São Sebastião e Vitória.[21] Mas se o Almirantado não tinha condições de encontrar homens e navios para reforçar a esquadra da África ocidental, tampouco as tinha para encontrar mais navios para a América do Sul. Em todo caso, posicionados como estavam ao sul da Linha, os navios de patrulha britânicos ao largo da costa do Brasil não apenas não estavam autorizados a interferir com navios de escravos que partiam de portos brasileiros, estivessem eles sob bandeira brasileira ou portuguesa, mas não tinham sequer autoridade para detê-los quando voltavam carregados de escravos se, como sempre ocorria, arvoravam a bandeira lusitana. Ao mesmo tempo, com o ressurgimento do comércio brasileiro de escravos depois da curta pausa que se seguiu à sua abolição legal em 1830, os navios britânicos dificilmente poderiam deixar de deparar-se ocasionalmente com navios de escravos, ainda que por mero acaso, e era difícil para oficiais de marinha ignorar a sua existência – certamente quando eles tinham escravos a bordo. Afinal, era para eles uma rara oportunidade para ganharem o dinheiro de prêmio. Alguns navios negreiros foram

---

20 Ver Bartlett, *op. cit*. Apêndice II; Lloyd, *op. cit*., pág. 78.

* Em francês no original. (N. T.)

21 P. ex., Jackson e Grigg para Palmerston, nº 7, 16 de maio de 1832, Grigg nº 15, 6 de dezembro de 1832, F. O. 84/129; Jackson e Grigg nº 13, 12 de novembro de 1833, F. O. 84/138; Ouseley nº 8, 21 de maio de 1833, F. O. 84/141; Jackson e Grigg nº 15, 23 de março de 1835, nº 24, 30 de setembro de 1835, F. O. 84/199; Gordon nº 1, 19 de janeiro de 1838, F. O. 84/252; Jackson e Grigg nº 27, 14 de agosto de 1838, F. O. 84/242; Ouseley 10 de agosto, 26 de setembro, Particular, F. O. 84/254.

parados e revistados; uns poucos foram apreendidos e levados perante a comissão anglo-brasileira no Rio de Janeiro, fosse porque o oficial tinha a esperança de desmascará-lo e provar tratar-se de uma embarcação brasileira, fosse por não estar perfeitamente informado dos termos dos tratados contra o comércio de escravos. Inevitavelmente cometiam-se erros, mas como resultado de uma série de casos experimentais, os navios de guerra britânicos na estação da América do Sul puderam ampliar gradualmente seus poderes e reduzir, ainda que apenas ligeiramente, o valor da bandeira portuguesa para o comerciante ilegal que operava ao sul do Equador, onde inicialmente ela lhe tinha dado completa proteção.

Em novembro de 1833, a corveta de Sua Majestade *Sloop* abordou e deu busca no *Maria da Glória* fora do porto do Rio e descobriu que carregava 400 escravos (mais da metade deles crianças com menos de doze anos) provenientes de Luanda. Embora a bandeira portuguesa tivesse sido hasteada, o navio foi detido e levado perante a comissão mista anglo-brasilera no Rio de Janeiro – que há quase três anos não julgava um caso. Lá, o proprietário do navio e de sua carga, Anastácio José Ribeira, alegou a nacionalidade portuguesa. Nascido súdito português no Brasil, ele lá residia quando o país se tornou independente e, assim, pela constituição, ele podia reivindicar a nacionalidade brasileira. Ele tinha, porém, lutado do lado português nas escaramuças entre lealistas e independentistas que tinham tido lugar na Bahia durante 1822-23 e vivido em Lisboa até 1830. Agora, vivia na ilha Grande, ao sul do Rio de Janeiro, e comerciava com a capital como português. Especuladores no comércio brasileiro de escravos, como Ribeira, podiam declarar-se brasileiros ou portugueses, conforme as circunstâncias, como o morcego da fábula, que ora se chamava de camundongo, ora de ave, conforme a sua conveniência. Durante o longo processo que se seguiu, o juiz-membro britânico na comissão, George Jackson, que tinha sido recentemente transferido de Freetown para o Rio de Janeiro, quase se expôs à acusação de tentar impingir a nacionalidade brasileira ao *Maria da Glória*, mas ao final teve de concordar com o juiz brasileiro, João Carneiro de Campos, que se tratava de fato, legitimamente, de um navio português. Já em março de 1831, tinha sido estabelecido – nos casos do *Destinado*, capturado por H. M. S. *Druid* ao largo da Bahia, e do *Africano Oriental*, apreendido pelas autoridades brasileiras – que a comissão anglo-brasileira não tinha

jurisdição sobre embarcações portuguesas.[22] Assim, em 20 de dezembro, o *Maria da Glória* foi absolvido[23] – mas não liberado. Não era possível apelar contra a decisão de uma comissão mista, mas nada impedia os captores de transferirem um caso para outra comissão. O *Maria da Gloria*, com uma tripulação de presa a bordo, foi, pois, despachado para o tribunal misto de Serra Leoa.[24] Em 22 de fevereiro de 1834, entretanto, os juízes da comissão anglo-portuguesa relutantemente absolveram e liberaram o navio com o argumento de que, de acordo com o tratado de 1817, nenhum navio britânico podia legalmente deter um navio de escravos português ao sul do Equador.[25] Nesse ínterim, mais de cem escravos tinham morrido, outros sessenta e quatro estavam demasiado doentes para deixar Serra Leoa e os demais estavam emaciados e enfermos.[26] O *Maria da Glória* – "um ossário flutuante" – partiu em outra viagem miserável através do Atlântico – sua terceira em seis meses. Alguns dos escravos estavam sendo desembarcados na costa da Bahia, várias semanas mais tarde, quando o navio foi apanhado por um barco de patrulha brasileiro, mas depois de outra longa investigação legal foi novamente liberado. Os escravos foram libertados de conformidade com a lei brasileira de novembro de 1831, mas então a maioria já tinha sido transportada para fazendas no interior, bem fora do alcance da lei.[27]

No curso deste caso desastroso, porém, estabeleceram-se alguns precedentes importantes no tribunal misto do Rio de Janeiro. Os juízes não tinham contestado o direito de um navio de patrulha britânico

22 Cunningham e Grigg para Palmerston, nº 9, 25 de março de 1831, F. O. 84/120. Os escravos foram liberados, mas os dois navios foram absolvidos e restituídos aos seus proprietários, embora não lhes tenham sido outorgados custos ou danos. Dois outros navios de escravos – o *Elisa* e o *D'Estêvão de Ataíde* – tinham sido absolvidos em dezembro de 1830, com base em que eles tinham embarcado escravos durante o período em que o comércio ainda era legalmente permitido.

23 Sobre o caso do *Maria da Glória*, ver Jackson e Grigg para Palmerston, nºs 15, 16 e 17, 12, 26 e 27 de dezembro de 1833, F. O. 84/138. Para a história anterior do navio, Macaulay para Palmerston, Geral nº 4, 5 de janeiro de 1835, F. O. 84/166.

24 Fox para Palmerston, 13 de janeiro de 1834, Particular, F. O. 84/156.

25 Smith e Macaulay para Palmerston, Portugal nº 19, 31 de março de 1834, F. O. 84/149; Macaulay, Geral nº 4, F. O. 84/166.

26 Smith e Macaulay, Portugal nº 20, 19 de abril de 1834, F. O. 84/149. Para uma descrição gráfica das condições do *Maria da Glória* na ocasião, ver Comandante Joseph Denman, *Practical Remarks on the Slave Trade and on the Existing Treaties with Portugal* (2ª ed., Londres, 1839), págs. 17-21. Denman, que mais tarde se tornou famoso pelas suas façanhas contra o comércio de escravos na costa ocidental da África, tinha servido a bordo do *Snake* e era membro da tripulação premiada do *Maria da Glória*.

27 Jackson e Grigg para Palmerston, 17 de setembro de 1834, F. O. 84/153; Parkinson (cônsul na Bahia) para Palmerston, nº 5, 16 de maio de 1834, F. O. 84/157.

abordar e dar busca numa embarcação portuguesa ao sul do Equador, nos casos em que havia base para suspeitar que podia tratar-se de um navio de escravos brasileiro. Nem se tinham recusado a conhecer do caso de um barco ostensivamente português. Aparentemente eles estavam prontos a, pelo menos, tentar diferenciar entre navios de escravos genuinamente portugueses e embarcações brasileiras que pretendiam passar-se por portuguesas. E embora um navio que demonstrasse ser português tivesse de ser liberado, o tribunal estava pronto a condenar um que fosse comprovadamente brasileiro, desde que tivesse escravos a bordo. Era dado como certo pelos juízes, tanto britânicos como brasileiros, que os navios de patrulha britânicos tinham o direito de dar busca em navios brasileiros e capturá-los quando estivessem carregando escravos ao sul do Equador. No caso do navio de escravos "português" *Paquete do Sul*, que tinha sido capturado pela corveta de Sua Majestade *Satellite* ao mesmo tempo que o *Maria da Glória*, pouco depois de desembarcar os seus escravos na costa do Brasil, ficou provado que seu proprietário era brasileiro e, depois de alguma hesitação por parte do juiz brasileiro (não tinham sido encontrados escravos a bordo por ocasião da captura e, embora a convenção anglo-portuguesa de 1823 que permitia a captura de navios que tivessem recentemente tido escravos a bordo houvesse sido aceita pelo Brasil em 1825, ela não fazia parte do tratado anglo-brasileiro de 1826), foi condenado em 30 de janeiro de 1834.[28] Em julho do mesmo ano, foi provado que a escuna *Duquesa de Bragança*, também capturada pelo *Satellite* com quase 300 escravos a bordo, era de propriedade de brasileiro, apesar da bandeira portuguesa, do mestre e dos documentos fictícios lusitanos; também ela foi condenada e os africanos receberam certificados de emancipação e trabalho como trabalhadores livres ou aprendizes.[29] Havia a esperança de que a condenação do *Paquete do Sul* e do *Duquesa de Bragança* teria um efeito dissuasivo sobre os brasileiros (e outros) que pretendessem cobrir os seus empreendimentos ilegais com a bandeira portuguesa e, ao mesmo tempo, encorajaria a Marinha britânica a perseverar

28 Jackson e Grigg, nº 4, 30 de janeiro de 1834, F. O. 84/152.

29 Jackson e Grigg, nº 20, 24 de julho de 1834, F. O. 84/152. Como os africanos liberados pelas autoridades brasileiras de conformidade com a lei de novembro de 1831, os africanos liberados pela comissão anglo-brasileira do Rio de Janeiro de acordo com os tratados de 1817 e 1826 foram, na sua maioria, gradualmente incorporados à população de escravos existente. O destino desses africanos livres ou emancipados tornou-se uma causa importante de conflito entre os governos britânico e brasileiro (ver capítulo 3, pág. 70, e capítulo 13, págs. 380-3). [Os números de páginas referem-se ao original inglês.]

nos seus esforços. "Aborrecidos e perplexos", porém, com a liberação do *Maria da Glória*, os oficiais britânicos relutavam em deter quaisquer navios de escravos que não fossem patentemente brasileiros[30] – e poucos deles o eram. No caso, com exceção do *Río de la Plata*, capturado pelo *Ralegh*, em novembro de 1834, com 523 escravos de Angola a bordo, eles não arriscaram outra captura por mais de dezoito meses. O *Río de la Plata* arvorava a bandeira uruguaia na ocasião e tinha uma licença para importar "colonos pretos" para Montevidéu, mas no tribunal misto do Rio, Jackson finalmente conseguiu provar ser seu proprietário brasileiro. O navio foi condenado em fevereiro de 1835 e os escravos ainda vivos (mais de metade da carga já tinha morrido) foram liberados.[31]

Na primavera e no verão de 1834, a Marinha brasileira começou a ter algum êxito contra o comércio de escravos. O *Cacique* perseguiu e o *Fluminense* finalmente capturou o navio de escravos *Dous de Março* pouco depois de ele ter desembarcado escravos em São Sebastião, e o *Libre* capturou o negreiro *Santo Antônio*, com quase 150 escravos, ao largo da Ilha Grande: ambos eram ostensivamente navios portugueses.[32] A lei brasileira de novembro de 1831, que tinha sido introduzida num momento em que os brasileiros estavam exigindo a dissolução das comissões mistas, estipulava que as embarcações capturadas por navios de guerra brasileiros fossem levados a julgamento perante tribunais ordinários do país, mas George Jackson sugeriu a Henry Fox, o ministro britânico, que eles seriam processados mais efetivamente no tribunal misto e, depois de alguma discussão com Fox, o ministro da Justiça brasileiro concordou em dar ordens para que o *Dous de Março* e o *Santo Antônio*, bem como casos semelhantes no futuro, fossem levados em primeira instância perante a comissão mista do Rio de Janeiro.[33] Os dois navios foram levados perante os membros britânico e brasileiro da comissão em 23 de julho de 1834. No caso do *Dous de Março*, Jackson foi de opinião que o navio era realmente brasileiro – ele tinha partido do Brasil no ano anterior

30 Fox para Palmerston, nº 2, 24 de julho de 1834, F. O. 84/156.

31 Sobre o caso do *Río de la Plata*, ver Fox para Palmerston, 23 de dezembro de 1834, F. O. 84/157; Jackson e Grigg para Wellington, nº 6, 9 de fevereiro de 1835, F. O. 84/174; Dodson para Palmerston, 25 de maio de 1835, F. O. 83/2346. Também J. F. King, *The Latin American Republics and the Suppression of the Slave Trade*, H. A. H. R. xxiv (1944), pág. 396.

32 Jackson e Grigg nº 12, nº 16, 5 de junho, 26 de junho de 1834, F. O. 84/152.

33 Jackson para Fox, 14 de junho de 1834, anexo a Jackson e Grigg nº 16; Fox para Palmerston, nº 2, 24 de julho de 1834, F. O. 84/156.

como embarcação brasileira e não havia prova de venda subseqüente –, mas Carneiro de Campos, o membro brasileiro da comissão, aceitou sua nacionalidade portuguesa. No caso de dois juízes-membros não concordarem sobre a culpabilidade de um navio ou sobre a legitimidade da captura, era tirada a sorte para decidir qual dos dois comissários de arbitragem consideraria o caso: o veredicto final era então uma decisão ma joritária. Os árbitros geralmente – embora nem sempre – concordavam, porém, com seus colegas mais graduados na comissão. Este caso não foi exceção: o árbitro brasileiro, que fora sorteado, foi a favor da absolvição e o *Dous de Março* foi restituído aos seus donos. Por outro lado, estabeleceu-se rapidamente, de forma satisfatória para os dois juízes, que o *Santo Antônio* era um navio brasileiro que tinha apenas passado por um processo fictício de venda; ele foi condenado em 4 de setembro.[34]

Enquanto isso, no Foreign Office, Lorde Palmerston ainda não estava satisfeito com a absolvição do *Maria da Glória*. Ele submeteu toda a informação relevante sobre o caso a *Sir* Herbert Jenner, o procurador da Coroa, que respondeu ter a comissão anglo-portuguesa decidido corretamente em favor da absolvição, mas que o navio deveria ter sido condenado em primeiro lugar pelo tribunal anglo-brasileiro no Rio de Janeiro: o empreendimento era totalmente brasileiro (o navio tinha sido equipado no Rio de Janeiro e estava de regresso para lá) e o proprietário era um comerciante residente no Brasil. Jenner aceitou a opinião apresentada na época pelo representante dos captores, David Stevenson, um advogado inglês residente no Rio, de que em direito internacional a nacionalidade de um comerciante decorre da localização da sua residência e estabelecimento comercial, não do seu lugar de nascimento. Portanto, um português residente no Brasil estava sujeito à lei e aos tratados brasileiros e podia ser punido por infringi-los.[35] Palmerston transmitiu imediatamente esta opinião ao Almirantado e a George Jackson, no Rio de Janeiro, com instruções de que, no futuro, deveria condenar navios como o *Maria da Glória*. Ao mesmo tempo, Henry Fox recebeu ordens de instar o governo

34 Jackson e Grigg nº 21, nº 23, 8 de setembro, 16 de setembro de 1834, F. O. 84/153.

35 Jenner para Palmerston, 29 de setembro de 1834, F. O. 83/2346. Essa opinião foi reforçada pelo sucessor de Jenner, *Sir* John Dodson, quando criticou a posição do juiz brasileiro e do árbitro no caso do *Dous de Março*; este navio também, achava ele, deveria ter sido condenado (Dodson para Wellington, 20 de janeiro de 1835, F. O. 83/2346).

brasileiro a dar instruções semelhantes aos juízes-membros brasileiros.[36] Alves Branco, ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro na ocasião, achou a proposta inadmissível: embora aceitasse que súditos de nações amigas como Portugal, com residência temporária no Brasil, estavam sujeitos às leis do país, não considerava que pudessem ser levados a tribunais especiais estabelecidos em decorrência de tratados com potências estrangeiras.[37]

Durante 1835, cinco outros navios "portugueses" foram trazidos perante a comissão mista no Rio – todos eles capturados por navios de patrulha brasileiros – mas, embora os juízes-membros tivessem agora instruções conflitantes sobre como tratar o caso de navios que alegassem a nacionalidade portuguesa, evitou-se uma cisão aberta entre os dois lados do tribunal. Não havia dúvida de que o *Amizade Feliz* e o *Angélica* eram navios negreiros: ambos carregavam mais de 300 escravos de Ambriz e o primeiro já tinha cruzado com êxito o Atlântico com escravos em pelo menos uma ocasião anterior. O problema era a costumeira questão da sua situação nacional. Ambos alegavam a nacionalidade portuguesa, mas a sua verdadeira propriedade não era fácil de estabelecer e certamente havia brasileiros envolvidos. Quando, uma vez mais, o juiz brasileiro aceitou e o britânico rejeitou a alegação de propriedade portuguesa, foi tirada a sorte para decidir o árbitro e, desta feita, a decisão final recaiu sobre o árbitro inglês, Frederick Grigg. A falta de evidência em relação à propriedade obrigou-o, porém, a questionar a competência da comissão para julgar – e em ambos os casos os navios foram entregues ao Governo brasileiro. O patacho *Continente*, arvorando a bandeira brasileira e capturado com sessenta e dois escravos a bordo no porto de São Sebastião, foi um dos poucos casos de um navio negreiro que nem sequer fingiu ser português; foi condenado em 28 de julho de 1835. O *Aventura*, que foi apreendido ao mesmo tempo, logo depois de ter desembarcado a sua carga, tinha hasteado a bandeira portuguesa imediatamente antes de ser capturado; facilmente provou-se ser brasileiro e foi condenado. E a sumaca

36 Palmerston para os membros da comissão mista do Rio, nº 4, 8 de outubro de 1834, F. O. 84/153; Palmerston para Fox, nº 7, 8 de outubro de 1834, F. O. 84/156. A posição de Jackson era que de fato o proprietário do *Maria da Glória* não era um comerciante estabelecido residente no Brasil, mas um negociante independente, sempre se deslocando (Jackson e Grigg nº 26, 14 de outubro de 1834, F. O. 84/153).

37 Alves Branco para Fox, 7 de fevereiro, anexo a Fox para Palmerston, nº 2, 13 de março de 1835, F. O. 84/179.

brasileira *Novo Destino* foi absolvida em 1º de setembro, depois que os juízes concordaram que era uma embarcação de comércio costeiro que tinha sido capturada por equívoco e que seus proprietários não sabiam da existência de dois escravos encontrados a bordo.[38]

Em outubro de 1835, o Governo brasileiro finalmente aceitou a posição britânica sobre o caso do *Maria da Glória*: instruiu o juiz brasileiro da comissão mista no sentido de que cidadãos portugueses residentes no Brasil deveriam, daí por diante, ser considerados como brasileiros e que seus navios cairiam, portanto, sob a jurisdição da comissão anglo-brasileira.[39] Os dois governos já tinham concordado que a bandeira portuguesa *per se* não podia proteger navios de escravos que praticassem seu comércio ao sul do Equador da interferência de barcos de patrulha britânicos e brasileiros. Ademais, um navio de escravos que alegasse ser português seria condenado no tribunal misto anglo-brasileiro se pudesse ser provado que estava carregando ou tinha carregado escravos, que suas cores e documentos portugueses eram fraudulentos e que na realidade seu proprietário era brasileiro. Outro passo adiante tinha agora sido dado: qualquer que fosse a sua nacionalidade, navios de propriedade de comerciantes de escravos operando a partir do Brasil eram agora passíveis de serem tratados como embarcações brasileiras. O Contra-Almirante Hammond, comandante-em-chefe da estação naval da América do Sul, deu imediatamente novas instruções aos seus oficiais[40] e dentro de um mês a corveta de Sua Majestade *Satellite, em serviço de patrulha ao lar*go da costa da Bahia, perseguiu e capturou o brigue *Orion* com uma valiosa carga de quase 250 jovens escravos. Em janeiro de 1836, o *Orion* foi vigorosamente defendido na comissão mista do Rio de Janeiro como sendo um navio de propriedade portuguesa que transportava colonos de Angola e Moçambique e que tinha sido ilegalmente revistado e capturado ao sul do Equador. Para surpresa dos

38 Sobre o *Amizade Feliz*, Jackson e Grigg nº 12, 16 de março, nº 22,22 de maio de 1835, F. O. 84/174; sobre o *Angélica*, Jackson e Grigg nº 16, 11 de abril, nº 28, 19 de junho de 1835, F. O. 84/174. Nos dois casos a decisão de Grigg foi aprovada (Palmerston nº 18, 24 de dezembro de 1835, F. O. 84/173, baseado em Dodson 17 de dezembro de 1835, F. O. 83/2346). Sobre o *Continente*, Jackson e Grigg nº 35, 13 de julho, nº 39, 29 de julho de 1835, F. O. 84/175; sobre o *Aventura*, Jackson e Grigg nº 35, 13 de julho, nº 40, 31 de julho de 1835, F. O. 84/175; sobre o *Novo Destino*, Jackson e Grigg, nº 46, 21 de setembro de 1835, F. O. 84/175.

39 Alves Branco para Fox, 27 de outubro, anexo a Fox para Palmerston, nº 22, 8 de novembro de 1835, F. O. 84/179; ordem de 29 de outubro, anexa a Jackson e Grigg nº 57, 10 de novembro de 1835, F. O. 84/175.

40 Circular e Hammond, 24 de novembro, anexa a Jackson e Grigg nº 4, 10 de fevereiro de 1836, F. O. 84/198.

advogados, porém, Jackson e Carneiro de Campos, agindo de conformidade com suas novas instruções, condenaram-no com base em que o proprietário, embora não fosse brasileiro, era residente no Brasil.[41] Como o Governo brasileiro nunca publicara oficialmente os pormenores do seu recente entendimento com a Grã-Bretanha sobre este ponto, tal julgamento criou considerável comoção nos círculos escravistas do Rio de Janeiro. Umas poucas semanas mais tarde, outro navio "português", o *Vencedora*, teria provavelmente sido condenado com base nos mesmos argumentos, não fosse por uma irregularidade técnica na captura. O *Hornet*, um paquete que fazia o serviço entre o Rio de Janeiro e o rio da Prata, não levava o necessário mandado de busca quando se deparou com o *Vencedora*, e os juízes da comissão tiveram de declarar ilegal a captura e restituir o barco aos seus proprietários.[42] O caso teve, porém, um resultado benéfico. Serviu para lembrar ao Governo britânico a importância de expedir os mandados exigidos pelos tratados sobre direito de busca para todos os navios suscetíveis de, em qualquer ocasião, cruzar com uma embarcação envolvida no comércio ilegal de escravos. Também suscitou uma questão de grande importância, a qual, como o navio foi absolvido por outros motivos, nunca foi respondida satisfatoriamente. O *Hornet* tinha capturado o *Vencedora* quando ele estava ancorado próximo das ilhas de Maricá, perto do Rio de Janeiro, isto é, em águas territoriais brasileiras. Jackson e Grigg mencionaram o fato em despacho para Lorde Palmerston porque, disseram, se o governo britânico queria que seus navios de patrulha efetuassem capturas em tais circunstâncias, a cláusula do tratado de 1817 que restringia o direito de busca ao alto-mar deveria ser omitida se e quando o tratado anglo-brasileiro fosse modificado. Se, até então, tais capturas fossem ilegais, os oficiais de marinha britânicos deveriam ser claramente avisados.[43] Nada foi feito, porém, e a questão de se a Marinha britânica tinha ou não o direito de reprimir o comércio ilegal de escravos em águas territoriais

---

41 Sobre o *Orion*, Jackson e Grigg nº 4, 10 de fevereiro de 1836, F. O. 84/198. O ministro português em Londres, Barão de Moncorvo, protestou vigorosamente contra essa captura.

42 Jackson e Grigg nº 7, 5 de março de 1836, F. O. 84/198.

43 *Ibid.* Para um comentário interessante sobre a questão das águas territoriais, ver Hugo Fischer, "The Suppression of Slavery in International Law", *International Law Quarterly*, iii (1950), pág. 40.

brasileiras levaria a sérias controvérsias entre os dois governos na década seguinte.

Em meados dos anos 30, ainda havia muito poucos navios de patrulha britânicos posicionados na costa brasileira para causarem qualquer impacto real sobre o comércio de escravos do país. Além disso, embora muitos navios "portugueses" – talvez a maioria – agora caíssem sob a jurisdição da comissão mista anglo-brasileira, na prática, mesmo nos casos em que se sabia que um navio tinha sido equipado em um porto brasileiro e daí zarpado, nunca era fácil invalidar os seus documentos portugueses e estabelecer com certeza que os proprietários eram brasileiros ou residentes no Brasil. Alguns proprietários alegavam serem residentes em Portugal ou na África; outros aparentavam ser homens de negócios itinerantes, sem endereço fixo, e só ocasionalmente residentes no Brasil. Em alguns casos, o emaranhado de vendas e transferências falsas tornavam impossível descobrir senão um proprietário nominal. Um oficial de marinha que detinha um navio de escravos "português" ao sul do Equador ainda assumia um grande risco. Além disso, as relações entre os oficiais de marinha britânicos e a comissão mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro permanecia, do ponto de vista daqueles, menos do que satisfatória. Tanto quanto as muitas complexidades legais oriundas dos tratados, que ultrapassavam a compreensão da maioria dos oficiais de marinha, havia também demoras frustrantes e aparentemente infindáveis – causadas, entre outras coisas, pela inércia dos funcionários brasileiros e a freqüência dos feriados no país, bem como pelas controvérsias entre os dois membros da comissão – entre a apresentação de um caso para julgamento pela comissão e a execução da sua sentença. Entre novembro de 1833 e abril de 1838, quinze casos chegaram à comissão anglo-brasileira no Rio: em média, decorriam seis dias até a abertura do processo, trinta e sete para a comissão exarar a sua sentença, outros setenta para a sentença ser executada nos casos em que o navio era condenado e mais vinte e oito antes que os escravos fossem efetivamente liberados. Durante esse tempo, as tripulações de presa ficavam impedidas de retornar às suas tarefas contra o comércio de escravos (e outras); ela era também responsável pela segurança tanto dos prisioneiros como dos escravos, os quais, no Rio de Janeiro, permaneciam nos navios durante todo o período do julgamento, apesar da falta de espaço e da infestação de doenças.

Os deveres da tripulação de presa não eram apenas desagradáveis – eram também perigosos: várias tentativas desesperadas de libertar os prisioneiros e recapturar os escravos que esperavam sua libertação foram feitas por grupos armados, a partir da terra. O Governo brasileiro não fornecia acomodação em terra nem para os escravos nem para os prisioneiros e ao mesmo tempo insistia em dizer que não tinha embarcação ociosa de suficiente tamanho e em condições adequadas, que pudesse ser usada no porto. Finalmente, tendo despachado o *Romney* para o porto de Havana com objetivo semelhante, o governo britânico, em 1840, enviou uma velha corveta, a *Crescent*, para fazer as vezes de hospital flutuante e navio-prisão no porto do Rio.

Durante dois anos depois da absolvição do *Vencedora*, em 1836, nem um único navio de escravos foi capturado na costa brasileira. Os comerciantes de escravos, acostumados a operar com completa liberdade, foram, portanto, tomados completamente de surpresa quando, em abril de 1838, a corveta de Sua Majestade *Rover*, de patrulha ao largo das ilhas Maricá, capturou primeiro o *Flor de Luanda*, quando estava desembarcando a sua carga de quase 300 escravos, e depois o *César*, com 200 escravos a bordo. A chegada dessas duas presas ao porto do Rio causou grande consternação; multidões eram abertamente hostis às tripulações de presa e o Governo brasileiro teve de fornecer uma guarda armada, para o caso de ser feita alguma tentativa de resgatar os prisioneiros. A excitação aumentou quando, um mês mais tarde, uma tripulação de presa do H. M. S. *Wizard* chegou com o navio de escravos *Brilhante* e seus 250 escravos. Três capturas sucessivas perto do Rio de Janeiro, combinadas com rumores subseqüentes de que a esquadra britânica seria substancialmente reforçada, conseguiram paralisar o comércio de escravos por um curto período.[44] Quando, porém, o *Flor de Luanda* compareceu ao tribunal misto, os dois juízes decidiram que o suposto proprietário português, Manuel Antônio Teixeira Barbosa, não podia ser razoavelmente considerado residir no Brasil e não tiveram, portanto, alternativa senão declarar que, embora o *Flor de Luanda* estivesse envolvido num empreendimento ilegal – os portugueses tinham finalmente abolido

44 Jackson e Grigg nº 5, 21 de maio, nº 7, 31 de maio, nº 14, 29 de junho, nº 19, 11 de julho, nº 40, 27 de outubro de 1838, F. O. 84/241-242; Gordon nº 10, 21 de abril, nº 14, 15 de junho de 1838, F. O. 84/252-253.

legalmente o comércio de escravos em dezembro de 1836 – o tribunal não tinha jurisdição sobre um navio de nacionalidade portuguesa aparentemente legítima. O *Flor de Luanda* foi absolvido em 15 de maio.[45] Era importante, porém, que tão notório navio de escravos não escapasse à condenação. A decisão em seu favor já resultara num ressurgimento da atividade no comércio de escravos do Rio de Janeiro, e Jackson e Grigg sugeriram, portanto, a George Gordon, encarregado de negócios britânico em exercício, que ele fosse entregue às autoridades brasileiras por violação à lei de novembro de 1831 ou, alternativamente, ao cônsul-geral e encarregado de negócios interino de Portugal, João Batista Moreira, por violação à lei portuguesa de dezembro de 1836.[46] Depois de duas notas da legação britânica e consideráveis demoras, Maciel Monteiro, ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, decidiu não interferir; um navio de escravos capturado por um barco de patrulha britânico, disse, só podia ser julgado por uma comissão mista.[47] Isso levou Gordon a considerar a hipótese de libertar o *Flor de Luanda* e deixá-lo desembarcar o resto da sua carga. O Governo brasileiro seria então obrigado a agir, raciocinava ele, ou ser acusado de conivência com o comércio de escravos. Em vez disso, porém, ele recorreu a Moreira, mas o cônsul-geral de Portugal, notório pela ajuda que dava a navios de escravos brasileiros que precisavam da bandeira portuguesa e de documentos portugueses, respondeu que a lei portuguesa de 1836 cobria apenas navios de escravos portugueses apresados por barcos de patrulha portugueses – e, em qualquer caso, ele não tinha fundos para mandar o navio para Lisboa.[48] O encarregado de negócios britânico, W. G. Ouseley, descobriu mais tarde que Moreira tinha pretendido assumir a custódia do *Flor de Luanda*, fingir despachá-lo para Lisboa, desembarcar os escravos na costa mais ao norte e declarar que o navio tinha naufragado e sua carga, morrido afogada. Segundo Ouseley, porém, os comerciantes de escravos do Rio de Janeiro tinham ameaçado e subornado Moreira para que ele se recusasse a tomar conhecimento do caso; perceberam que o fato de ele aceitar um navio português poderia criar um precedente e que fraude semelhante

45 Jackson e Grigg nº 5, 21 de maio, nº 11, 20 de junho de 1838, F. O. 84/241.
46 Gordon para Palmerston, 21 de maio de 1838, F. O. 84/253.
47 Monteiro para Gordon, 2 de junho, anexo a Gordon para Palmerston, nº 15, 15 de junho de 1838, F. O. 84/253.
48 Ouseley para Palmerston, 26 de julho de 1838, F. O. 84/253.

nem sempre seria fácil de praticar.[49] Pareceu então que só retava a alternativa de mandar o *Flor de Luanda* para a comissão mista em Freetown, mas ele mostrou não ter condições de fazer outra travessia do Atlântico e, poucos dias depois de partir, foi obrigado a regressar. Em vez disso, o Tenente Armitage, do *Rover*, foi enviado a Serra Leoa com toda a evidência pertinente, a bordo do H. M. S. *Waterwitch*. Ao chegar, Armitage foi claramente prevenido por Macaulay de que o *Flor de Luanda* não seria condenado.[50] Se tivesse sido processado perante a comissão mista anglo-brasileira em Serra Leoa em primeiro lugar, disse Macaulay, o navio teria sido condenado sem hesitação (Palmerston tinha dito pouco antes a Macaulay que Jackson deveria ter-se decidido pela condenação, já que, na sua opinião, o proprietário português do *Flor de Luanda* era indubitavelmente um residente do Rio de Janeiro; ele tinha comprado o navio lá e era do Rio que tinha dirigido suas operações no comércio de escravos).[51] Entretanto, a decisão da comissão mista do Rio de não tratar o *Flor de Luanda* como um navio de escravos brasileiro já não podia ser revogada, insistia Macaulay, e ele vinha, portanto, ao tribunal de Freetown como uma embarcação portuguesa capturada ao sul da Linha. Como tal, ele teria de ser absolvido pela comissão mista anglo-portuguesa. Em todos os seus aspectos o caso era quase exatamente paralelo ao do *Maria da Glória*, cinco anos antes; mas os captores, os membros da comissão mista no Rio de Janeiro e a legação britânica no Rio de Janeiro pareciam todos ter estado esquecidos daquele importante precedente. O caso do *Flor de Luanda* nunca foi, portanto, levado perante o tribunal de Freetown. E já se tinham passado doze meses desde a sua absolvição no Rio de Janeiro. Durante esse tempo, Ouseley tinha provido ao bem-estar dos escravos e finalmente arranjado que eles fossem empregados em caráter particular, sob contratos de trabalho estritos; oitenta e cinco deles foram confiados à Santa Casa da Misericórdia,

49 Ouseley nº 12, Conf., 21 de agosto de 1838, F. O. 84/254. Moreira fez uma pequena fortuna com o comércio de escravos em 1838. Quando o governo brasileiro finalmente retirou seu *exequatur* em maio de 1839, Ouseley considerou o fato "o maior golpe dado no comércio de escravos em muitos anos" (Ouseley nº 15, Conf., 7 de maio de 1839, F. O. 84/286). As intrigas em Lisboa e no Rio de Janeiro com vistas à sua readmissão continuaram ainda durante meses.

50 Macaulay e Lewis nº 66, 27 de maio de 1839, F. O. 84/269. O governo português tinha protestado contra a captura do *Flor de Luanda* "em violação do direito marítimo internacional" (Howard de Walden nº 18, 27 de novembro de 1838, F. O. 84/251).

51 Palmerston para os membros das comissões mistas de Sua Majestade, 5 de dezembro de 1838, F. O. 84/242, baseado em Dodson, 30 de novembro de 1838, F. O. 83/3247.

um hospital filantrópico no Rio de Janeiro.[52] Quanto ao próprio navio, como não havia esperança de processá-lo com êxito, o governo britânico desistiu de qualquer reivindicação sobre ele no fim de 1839.

Enquanto isso, os outros navios levados perante o tribunal misto no Rio de Janeiro ao mesmo tempo que o *Flor de Luanda* tinham ambos sido condenados. Jackson e Carneiro de Campos não tiveram dificuldade em convencer-se de que o *César* era um navio brasileiro usando fraudulentamente a bandeira portuguesa depois de uma venda fictícia.[53] Também concordaram em que o proprietário do *Brilhante* era um português, José Vieira de Matos, mas não estiveram de acordo sobre se ele podia ser considerado domiciliado no Brasil. Ao final, o árbitro britânico, Grigg, chamado a dar o voto decisivo, concordou com Jackson em favor da condenação.[54] Estes dois casos, porém, juntamente com o do *Flor de Luanda*, tinham mais uma vez demonstrado como era difícil determinar a real propriedade de navios de escravos alegadamente portugueses e o problema de estabelecer as bases sobre as quais os proprietários podiam ser declarados residentes no Brasil.

Ocorreu então a Palmerston que seria muito mais satisfatório concentrar-se em tentar estabelecer que um navio não tinha direito à nacionalidade portuguesa do que tentar prová-lo brasileiro. Se um navio claramente não era português e desde que se pudesse argumentar ser de propriedade brasileira – mesmo que não se pudesse prová-la – a comissão anglo-brasileira podia estar disposta a condená-lo. Durante o andamento do processo no caso do *Aventura*, em 1835, Jackson e Carneiro de Campos tinham reconhecido o princípio de que, mesmo que um navio tivesse bandeira e passaporte portugueses, ele não poderia ser reconhecido como português pelo tribunal a menos que também satisfizesse as exigências do código comercial português de 1833. Se não as satisfizesse, o tribunal poderia presumir que o navio tinha fraudulentamente assumido a nacionalidade portuguesa apenas para fins de comércio de escravos e, se parecesse ser realmente brasileiro, seria passível de condenação. Um dos argumentos em favor de condenar tanto o *Aventura* como o

52 Ubaldo Soares, *A Escravatura na Misericórdia* (Rio de Janeiro, 1958), págs., 107-9. Eles foram finalmente liberados em 1846.

53 Jackson e Grigg nº 7, 31 de maio de 1838, F. O. 84/241.

54 Jackson e Grigg nº 19, 11 de julho de 1838, F. O. 84/242.

Orion no ano seguinte tinha sido a sua incapacidade de apresentar um certificado de registro e outros documentos comprovantes da sua nacionalidade portuguesa. Este novo princípio foi reforçado pelos decretos portugueses de 17 de dezembro de 1836 e de 16 de janeiro de 1837, que estabeleciam especificamente que só os navios que se conformassem estritamente às exigências do código comercial de 1833 tinham direito de reivindicar a nacionalidade portuguesa: um navio deveria ter sido construído nos domínios portugueses ou, se construído no estrangeiro, ter sido comprado antes da promulgação do decreto de janeiro de 1837 e não ter navegado sob qualquer outra bandeira antes daquele decreto (só navios a vapor construídos no estrangeiro poderiam ser comprados depois do decreto – e só por um período de três anos); o navio deveria pertencer a súditos portugueses e ser pilotado de conformidade com a lei portuguesa; deveria portar um certificado de registro com o nome do proprietário, seu lugar de residência, a tonelagem e dimensões do navio e a inscrição de todas as vendas e compras.[55] Em abril de 1838, depois de ter ouvido que o ministro da Marinha de Portugal estava instando os cônsules portugueses no Brasil a exigir o cumprimento desses decretos a fim de evitar o uso ilegal da bandeira e de documentos portugueses,[56] Palmerston deu instruções aos membros britânicos das comissões no Rio de Janeiro e em Freetown para que nenhum navio de escravos brasileiro fosse considerado português a menos que se enquadrasse nos termos dos recentes decretos de Portugal. Como um navio que neles não se enquadrasse não gozaria da proteção do governo português, ele poderia ser condenado com segurança, desde que houvesse evidência que sugerisse a nacionalidade brasileira.[57] Quando Palmerston soube que o *Flor de Luanda* tinha sido absolvido antes que as suas novas instruções alcançassem o Rio de Janeiro, ficou duplamente aborrecido: não apenas ele considerava que o seu proprietário residia no Brasil e dirigia um negócio essencialmente brasileiro, mas o próprio

55 Ver Perguntas dirigidas a Moreira sobre a significação dos decretos em relação ao comércio de escravos, 7 de agosto, 10 de novembro, Respostas 26 de agosto, 8 de dezembro, Observações de Stevenson, 27 de agosto, 8 de dezembro, todas anexas a Hamilton para Palmerston, 31 de dezembro de 1837, Conf., F. O. 84/223.

56 Sá da Bandeira para Barão Bonfim (ministro da Marinha), 2 de março, e circular para os cônsules portugueses, 2 de março, anexos a Howard de Walden para Palmerston, nº 3, 8 de março de 1838, F. O. 84/248.

57 Palmerston para os membros da comissão no Rio de Janeiro, nº 4, 30 de abril de 1838, F. O. 84/241; Palmerston para os membros da comissão em Serra Leoa, nº 12, 30 de abril de 1838.

navio não preenchia qualquer das exigências para a nacionalidade portuguesa.[58]

Em outubro de 1838, depois de numerosas gestões da legação britânica, Maciel Monteiro finalmente instruiu Carneiro de Campos para que ele também pudesse julgar e condenar todos os navios "portugueses" capturados no ato de transportar escravos para o Brasil nos quais brasileiros ou estrangeiros residentes no Brasil tivessem um interesse, com exceção daqueles que se enquadrassem estritamente nos termos do código comercial português.[59] Até que Portugal concedesse à Grã-Bretanha o direito de busca ao sul do Equador, os navios de patrulha britânicos estariam virtualmente impotentes para interferir de qualquer maneira com embarcações genuinamente portuguesas no comércio para o Brasil. E eles ainda não podiam capturar navios que deixassem o Brasil para a África ou que chegassem a águas africanas, mesmo que a propriedade brasileira pudesse ser provada: nem o Brasil nem Portugal tinham ainda concedido a vital cláusula de equipamento. Mas como as qualificações para o reconhecimento como um navio português de boa-fé foram sendo gradualmente definidas de maneira mais estrita, os navios de patrulha britânicos da estação da América do Sul – ainda não havia barcos de patrulha posicionados na costa ocidental da África ao sul do Equador – podiam com maior certeza capturar o que eles considerassem ser embarcações brasileiras navegando sob a bandeira portuguesa, desde que estivessem carregando escravos ou o tivessem feito recentemente, com a segurança de que eles seriam provavelmente condenados pela comissão mista do Rio de Janeiro. Antes do fim de 1838, H. M. S. *Electra* tinha capturado o navio de escravos *Diligente* e H. M. S. *Wizard*, o negreiro *Feliz*. Em março do ano seguinte, o *Electra* capturou mais dois navios de escravos – o *Carolina* e o *Especulador* – e, em abril, H. M. S. *Grecian*, cruzando ao largo de Cabo Frio, encontrou o *Ganges* e o *Leal*. Cada um dos seis carregava entre 200 e 400 escravos e todos tinham hasteado a

58 Palmerston para os membros das comissões de Sua Majestade, 5 de dezembro de 1838, F. O. 84/242.

59 Ordem de 19 de outubro e Monteiro para Ouseley, 22 de outubro, anexo a Ouseley para Palmerston, nº 19, 23 de outubro de 1838, F. O. 84/254. A legação britânica também continuou a solicitar que o Governo brasileiro tomasse medidas para regular a venda de navios brasileiros e estrangeiros para súditos portugueses e instruísse os funcionários da alfândega para que nenhum navio português tivesse autorização para entrar ou sair de qualquer porto brasileiro a menos que o mestre apresentasse um certificado de registro na forma determinada pelo código marítimo português.

bandeira portuguesa. Em meados de 1839 todos tinham sido condenados e seus escravos, libertados.[60] A comissão mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro, que tinha conhecido anos sem um só julgamento e que raramente tinha se ocupado de cinco casos em um único ano, nunca tivera seis meses de tanto trabalho. Tão intensa era no Rio a hostilidade aos esforços mais recentes da Marinha britânica contra o comércio de escravos que George Jackson e Frederick Grigg tinham freqüentemente de chamar a guarda nacional para escoltá-los no meio de multidões enfurecidas, inclinadas a jogar pedras contra a sede do tribunal quando este se reunia.[61] Em condições normais, os membros britânicos da comissão mista do Rio de Janeiro podiam não ter tanto trabalho quanto seus colegas em Serra Leoa, mas a muitos respeitos viviam mais perigosamente.

Apesar de os esforços da pequena esquadra britânica na costa da América do Sul para limitar o comércio ilegal de escravos para o Brasil terem tido algum pequeno êxito na segunda metade da década de 30, convém lembrar que os navios apreendidos e os escravos libertados constituíam apenas uma pequena fração do comércio praticado na época. Durante os três anos e meio entre dezembro de 1835 e abril de 1839, quando os barcos de patrulha britânicos capturaram onze embarcações ao largo da costa brasileira – e a esquadra da África ocidental capturou apenas um, o *Incompreensível*, ao sul da Linha, e cerca de uma dúzia ao norte – navios de escravos fizeram pelo menos trezentas viagens bem sucedidas do Congo, Angola e Moçambique, além de muitas outras da Costa da Mina, e desembarcaram pelo menos 125.000 escravos no Brasil.

Não há muita dúvida de que, durante os anos 30, as esquadras britânicas, tanto na África ocidental como na América do Sul, não contavam com o número necessário de navios (e a velocidade) para evitar a expansão alarmante ocorrida no comércio ilegal de escravos para o Brasil. Os navios britânicos que estavam disponíveis para serviço de patrulha contra o comércio de escravos podiam ter sido, porém, consideravelmente

60 Jackson e Grigg nº 43, 12 de dezembro de 1838, F. O. 84/242; Jackson e Grigg nº 5, 15 de janeiro, nº 10, 31 de janeiro, nº 15, 3 de abril, nº 16, 11 de abril, nº 17, 17 de abril, nº 19, 20 de abril de 1839, F. O. 84/275. Todos estes casos, como aqueles anteriores a eles, foram sujeitos a grandes demoras no tribunal misto no Rio, ver Hesketh para Ouseley, 31 de maio de 1839, F. O. 84/286.

61 Jackson e Grigg nº 21, 24 de abril de 1839, F. O. 84/275.

mais efetivos do que foram, não houvessem as suas atividades sido tão severamente circunscritas pela falta de qualquer direito de revistar – muito menos de capturar – a maioria das embarcações dedicadas ao comércio de escravos para o Brasil ao sul do Equador, protegidas que estavam pela bandeira portuguesa; nem podiam deter aqueles que encontravam ao norte do Equador a menos que, no momento, tivessem escravos a bordo. Na verdade, sem um grande aumento dos seus poderes, uma força de polícia marítima muito mais forte ter-se-ia sentido igualmente frustrada. A menos que o sistema de tratados contra o comércio de escravos dentro do qual a Marinha britânica operava fosse consideravelmente ampliado, ou o governo britânico adotasse unilateralmente medidas mais duras, disse Lorde Minto, comandante-general da Armada, à Câmara dos Lordes em janeiro de 1838 em resposta a críticas sobre o desempenho da Marinha, seria absolutamente impossível acabar com o comércio de escravos.[62]

62 Hansard, xl, 610, 29 de janeiro de 1838.

Sumário

Capítulo VI

A AMPLIAÇÃO DOS PODERES DA GRÃ-BRETANHA, 1839

Na segunda metade da década de 1830, o insucesso dos esforços da Grã-Bretanha para conter, muito menos para suprimir, o comércio ilegal de escravos através do Atlântico – tanto o comércio cubano como o brasileiro continuavam a prosperar – causava crescente preocupação aos abolicionistas britânicos. Muitos estavam chegando à conclusão, freqüentemente manifestada por diplomatas, membros das comissões mistas e oficiais de Marinha diretamente preocupados em melhorar e fazer cumprir os tratados contra aquele comércio, que a Grã-Bretanha teria em breve de recorrer a medidas mais drásticas, se necessário sem o assentimento dos três principais infratores, Portugal, Espanha e Brasil.[1] Lorde Brougham, por exemplo, falando à Câmara dos Lordes em janeiro de 1838, manifestou a esperança de que a supressão

1 P. ex., Ouseley nº 13, 17 de junho de 1836, F. O. 84/204; Hamilton nº 17, 15 de agosto de 1837, F. O. 84/223; Howard de Walden nº 1, 14 de fevereiro, nº 2 25 de fevereiro de 1838, F. O. 84/248; Macaulay e Doherty, Geral nº 111, 31 de dezembro de 1838, F. O. 84/231; Jackson e Grigg nº 3, 9 de abril de 1838, F. O. 84/241. As medidas mais extremadas eram freqüentemente advogadas por oficiais de Marinha. Por exemplo, o Tenente James, do H. M. S. *Spry*, sugeriu "enforcar toda a tripulação (de um navio de escravos) na praça de armas do próprio navio ... deixá-lo flutuar pelo oceano como um navio-fantasma, à guisa de exemplo flutuante para os demais, tendo pintado em grandes letras nos seus lados "ISTO ERA UM NAVIO NEGREIRO" (James, 1 de março de 1837, anexo a Almirantado para o Foreign Office., 25 de maio de 1837, F. O. 84/228).

do comércio viesse a ser a glória mais próxima e mais duradoura do reinado da Rainha Vitória. Por quanto tempo ainda, perguntava ele com forte ironia, a Grã-Bretanha continuará a "parar e vacilar, a empalidecer e acovardar-se ante a antiga e consagrada monarquia brasileira, o terrível poder de Portugal, o compacto, sólido e esmagador poder da Espanha" enquanto a África é devastada?[2] Quando, em 10 de maio de 1838, pela primeira vez em três anos, a Câmara dos Comuns debateu a questão do comércio de escravos, uma moção que pedia fosse feita maior pressão sobre as potências estrangeiras, especialmente sobre Portugal, teve o apoio dos dois lados da Casa, tendo sido aprovada sem dissensão. *Sir* Robert Inglis, um *tory* abolicionista, expressou sua confiança em que "não estava distante a hora em que a Casa sancionaria medidas tais que a prática do comércio de escravos ... seria tratada como pirataria", e um *whig*, *Sir* Henry Verney, manifestou a esperança de que o governo "não hesitaria em fazer cumprir os tratados concluídos sobre o assunto, mesmo pelo recurso à guerra se necessária".[3] Ao mesmo tempo, um número de abolicionistas importantes começavam a perder confiança na diplomacia e na ação naval britânicas como meios de suprimir o comércio de escravos estrangeiro. Pela primeira, vez os fundamentos mesmos das políticas britânicas contra o comércio de escravos eram questionados em escala significativa.

Durante o verão de 1837, Thomas Fowell Buxton transferiu sua atenção do problema da emancipação e da situação dos aprendizes nas Índias Ocidentais, que tinha sido a principal preocupação do movimento abolicionista desde a fundação da Anti-Slavery Society, em 1823, para o do comércio de escravos.[4] Ele não subestimava o valor dos "esforços marítimos" para a sua supressão, mas preocupava-se em mostrar que a ação desenvolvida pelo Foreign Office e pelo Almirantado desde 1807 tinha sido em grande parte inútil porque se apoiava *somente* "na

2 Hansard, xl, 608, 29 de janeiro de 1838. Cf. prefácio da segunda edição de Thomas Clarkson, *History of the Rise, Progress and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament* (Londres, 1839): "Há mais de 100.000 seres infelizes que são transportados anualmente para o Brasil e para Cuba pelas duas nações mais fracas da Europa, e as duas mais inteiramente sujeitas à influência e mesmo ao controle direto da Inglaterra."

3 Hansard, xlii, 1034, 1139, 10 de maio de 1838.

4 C. Buxton (ed.), *Memoirs of Sir Thomas Fowell Buxton* (Londres, 1848), págs. 429-30.

força e numa mão firme". Ele tinha pouca confiança na rede de tratados vigentes contra o comércio de escravos, feitos para dar à Marinha britânica poderes para suprimir o comércio de escravos: "essa confederação", escreveu, "deve ser universalmente obrigatória ou de nada serve. Pouco nos adiantará que noventa e nove portas estejam fechadas se uma permanece aberta. Todo o comércio de escravos da África correrá para aquela saída". E mesmo que todas as portas fossem trancadas e todos os recursos navais da Grã-Bretanha fossem mobilizados contra o comércio, ele ainda continuaria: na Alfândega, entendia ele, era axiomático que "nenhum comércio ilícito pode ser suprimido se o lucro é superior a 30%". Somente se o comércio de escravos fosse declarado pirataria e tornado um delito capital os comerciantes seriam dissuadidos; e não havia a mais remota possibilidade de que todas as potências que comerciavam em escravos concordassem com isso – muito menos que fossem capazes de aplicar tais medidas. Buxton acreditava, entretanto, que "ainda se deveria recorrer a medidas externas fortes" e apoiava os crescentes pedidos por uma esquadra preventiva maior na estação da África ocidental, combinada com medidas mais fortes contra os navios de escravos que usavam a bandeira portuguesa, táticas de bloqueio mais efetivas na costa africana e – uma idéia nova – a extensão do sistema de tratados contra o comércio de escravos aos chefes africanos. Tais medidas poderiam pelo menos impedir o comércio no curto prazo. Mas, para a sua total erradicação, Buxton argumentava que a diplomacia e a ação naval teriam de ser suplementadas por medidas que pusessem fim ao comércio de escravos na sua fonte – na África. Ele começou, portanto, a reviver idéias "positivas" para a regeneração econômica, social e moral da África, as quais tinham sido propostas inicialmente pelos humanitaristas (*Humanitarians*) do século XVIII, Granville Sharpe e a Sierra Leone Company, a African Institution, o geógrafo James McQueen, bem como numerosos exploradores: a África devia ser "civilizada", era o argumento, e afastada da sua adesão à escravidão e ao comércio de escravos por meio do cristianismo, da agricultura e do comércio legítimo. A libertação da África seria efetuada *pelo apelo aos seus próprios recursos*, escreveu Buxton. Suas opiniões sobre o comércio de escravos, finalmente publicadas em *The African Slave Trade and its Remedy*, foram apresentadas ao Gabinete no verão de 1838 e, no ano seguinte, a Society for the Extinction of the Slave Trade and the Civilization

of Africa foi constituída para conseguir apoio público para um novo enfoque em relação à África e, especialmente, para promover a abertura do Niger à agricultura, à colonização e ao comércio.[5]

Menos importante na época, porém mais relevante para o futuro, outra sociedade abolicionista, a British and Foreign Anti-Slavery Society, também foi fundada em 1839. Seu líder, Joseph Sturge, de Birmingham, um quacre radical, acreditava que o melhor caminho para a eliminação do comércio de escravos não era a civilização da África, mas a abolição da escravidão no Novo Mundo – e era preciso que a Grã-Bretanha persuadisse os estados escravistas restantes dos males da escravidão como sistema social. Além disso, Sturge repudiava completamente o uso da força pela Grã-Bretanha para a supressão daquele comércio; sua "consciência cristã" estava revoltada com a idéia de "tentar promover objetivos filantrópicos pela violência e o sangue" em vez de por "meios morais, religiosos e pacíficos" – e estava também horrorizado pelo custo, tanto em dinheiro como em vidas, de manter o bloqueio africano. Se a esquadra da África ocidental tinha falhado no seu objetivo, argumentavam Sturge e os seus seguidores, a solução era removê-la, não reforçá-la.[6] Em 1839, foram disparados os primeiros tiros de uma longa campanha, iniciada pela Anti-Slavery Society e continuada por partidários radicais do livre comércio na Câmara dos Comuns, com vistas ao desmantelamento de todo o sistema preventivo britânico.

Durante os anos de 1838-9, a administração Melbourne não podia assumir o risco de perder o apoio dos radicais e dos não-conformistas, sendo obrigada, pelo menos, a mostrar algum interesse pelos ousados esquemas de Buxton para uma política avançada na África ocidental, embora eles no conjunto não a impressionassem e claramente violassem todos os cânones da política colonial britânica da época. Um tratado contra o comércio de escravos que pudesse ser oferecido a governantes africanos – baseado no acordo já firmado com o Sultão de Mascate – foi redigido no Departamento para o Comércio

5 Ver Thomas Fowell Buxton, *The African Slave Trade and its Remedy* (2ª ed., Londres, 1840); J. Gallagher, "Fowell Buxton and the New African Policy, 1838-1842", *Cambridge Historical Journal* x (1950), 36-58; também Philip D. Curtin, *The Image of Africa. British Ideas and Action, 1780-1850* (Wisconsin, 1964), págs. 298-302.

6 H. Richard, *Memoirs of Joseph Sturge* (Londres, 1864), págs. 203-19; Mathieson, *Britain and the Slave Trade*, págs. 47-8.

de Escravos do Foreign Office e o governo chegou a aprovar planos que finalmente levaram, em 1841, à malsinada Expedição do Niger.[7] Lorde Palmerston considerava, porém, os esquemas de Buxton "disparatados e toscos". Embora consciente da necessidade de abrir mercados para as manufaturas britânicas em novos continentes, achava que, no tocante à África, a destruição do comércio de escravos tinha prioridade. "É a Europa e não a África que toma a dianteira no intercâmbio entre estes dois quartos do globo", escreveu Palmerston para Glenelg, o secretário de Assuntos Coloniais. "Queremos vender nossas mercadorias à África e as mandamos para lá. Os africanos que quiserem comprar nos pagarão o que desejarmos. Se insistirmos em termos escravos, eles produzirão escravos ... Se ... pudermos evitar que europeus tragam escravos da África, converteremos o comércio numa troca de mercadorias."[8] Em outras palavras, a ampliação do comércio legítimo com a África seria a conseqüência, não a causa, da supressão do comércio de escravos e Palmerston continuava convencido, apesar de muitos desapontamentos passados, que, se o sistema preventivo existente pudesse ser posto em plena operação com o reforço da esquadra da África ocidental e, simultaneamente, a ampliação dos seus poderes para lidar com os navios de escravos brasileiros e portugueses, o comércio ainda poderia ser suprimido ou, pelo menos, substancialmente reduzido, vindicando as políticas tradicionais da Grã-Bretanha.

Depois de vários anos de negociações quase contínuas, embora infrutíferas, em Lisboa, Palmerston tinha perdido a esperança de jamais persuadir o governo português a aceitar um tratado satisfatório contra o comércio de escravos. Confiante no apoio do Gabinete e do Parlamento, ele, ao longo de 1837 e 1838, ameaçou com freqüência e de forma crescente recorrer a medidas unilaterais se os portugueses persistissem em recusar-se a cooperar nos seus termos.[9] Finalmente, em dezembro de 1838, embora as negociações ainda continuassem – elas só seriam interrompidas definitivamente em fevereiro de 1839 – ele decidiu "cortar o nó" e autorizar a Marinha a capturar todos os navios com a bandeira portuguesa que fossem encontrados carregando escravos ou

7 Gallagher, *op. cit.*, Curtin, *op. cit.*, págs. 302 segs.

8 Palmerston para Glenelg, 10 de outubro de 1838, citado em R. J. Gavin, "Palmerston policy towards East and West Africa 1830-1865" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1958), págs. 136-7. O capítulo 4 desta tese contém uma discussão altamente interessante do desenvolvimento das políticas de Palmerston em relação à África.

9 Ver capítulo 4.

equipados para o comércio de escravos. Se, em conseqüência, Portugal resolvesse declarar guerra, escreveu ele em caráter particular a Howard de Walden – quase repetindo o que dissera nove meses antes – “tanto melhor ... Há várias das suas colônias que muito nos conviriam e, tendo-as tomado em guerra, deveríamos conservá-las na paz que [Portugal] nos rogará de joelhos para obter ... Pouco nos importará o orgulho e a dignidade nacional de Sá [da Bandeira]. Não seremos insensatos a ponto de mandarmos a esquadra ao Tejo para forçar o Governo português a assinar um tratado, mas simplesmente tomaremos a permissão que eles não nos dão”. E um mês mais tarde ele escrevia em termos ainda mais fortes: “Não podemos classificar Portugal entre as potências com as quais a Grã-Bretanha está em termos de uma aliança amistosa. Consideramos Portugal moralmente em guerra conosco e se ele não tomar cuidado e olhar bem adiante estará também fisicamente em guerra conosco.” Ele aproveitou a oportunidade para incluir as possessões portuguesas na Índia na lista das colônias que a Grã-Bretanha tomaria se Portugal fosse imprudente bastante para entrar em guerra.[10]

Claramente, para que oficiais de marinha britânicos recebessem ordem de revistar e capturar navios que hasteassem a bandeira portuguesa seria necessário passar legislação que os protegesse contra ações movidas por nacionais portugueses. Como Palmerston dissera em maio, era necessário “pedir ao Parlamento poderes para fazermos nós mesmos e sob nossa própria autoridade aquilo que Portugal se recusou permitir-nos fazer por tratado”,[11] e no começo de dezembro ele pedira ao Tesouro que preparasse um projeto.[12] Vários meses se passaram, porém, antes que o projeto fosse apresentado ao Parlamento. Outros assuntos urgentes que exigiam a atenção do Governo, em particular a Crise da Alcova, foram responsáveis pelo atraso e não se fez qualquer progresso em relação ao projeto até o fim do mês de maio seguinte. Enquanto

10 Palmerston para Howard de Walden, 24 de dezembro de 1838, 24 de janeiro de 1839, Broadlands MSS, GC/HO/829, 831. A East India Company estava ansiosa para comprar as possessões portuguesas na Índia por causa da perda de receita resultante do amplo contrabando. Se a disputa com Portugal em tomo do comércio de escravos levasse à guerra, declarou Palmerston, “nos apossaremos dos seus assentamentos indianos e os conservaremos sem pagamento“ (Palmerston para Howard de Walden, 20 de janeiro, Particular).

11 Hansard, xiii, 1, 150-1, 10 de maio de 1838.

12 Ver L. M. Bethell, “Britain, Portugal and the suppression of the Brazilian slave trade: the origins of Lord Palmerston’s Act of 1839”, *English Historical Review*, lxxx (1965), pág. 776, nos. 2, 4.

isso (em resposta a uma questão de *Sir* Robert Inglis), Palmerston disse à Câmara dos Comuns que o governo tinha a firme intenção de tomar as medidas que por tanto tempo ameaçara, e na Câmara dos Lordes a notícia de que estava sendo preparado um plano de ação foi saudada por Lorde Brougham, que declarou que "quanto mais vigoroso fosse mais satisfeito ele ficaria e mais entusiasticamente o apoiaria".[13]

Quando Palmerston ficou novamente livre para ocupar-se da questão do comércio de escravos, a redação final do projeto, pela qual foram responsáveis o procurador da Rainha, o procurador-geral e Stephen Lushington, provou ser matéria bem mais complicada do que ele tinha originalmente antecipado. Era necessário, por exemplo, autorizar algum tribunal a julgar os navios portugueses capturados por barcos de patrulha britânicos e libertar quaisquer escravos que carregassem. Originalmente, Palmerston tinha querido um projeto que simplesmente autorizasse os oficiais de marinha a revistarem e capturarem quaisquer navios de escravos que hasteassem a bandeira portuguesa e desse poderes aos membros britânicos das comissões mistas a julgá-los e condená-los. Logo se percebeu, entretanto, que não se podia contar com a comissão mista anglo-portuguesa em Freetown para condenar todos os navios de escravos levados a ela: quando um navio fosse capturado ao sul da Linha ou estivesse apenas equipado para o comércio de escravos, o juiz e o árbitro portugueses, mesmo que tomassem conhecimento do caso, estavam obrigados a decidir pela absolvição e a outorgar danos. A solução a que finalmente se chegou foi autorizar os tribunais marítimos britânicos a julgarem navios portugueses (como faziam com navios pertencentes a súditos britânicos). Decidiu-se, além disso, que o projeto também incluiria, primeiro, uma lista de todos os "artigos de equipamento" que, isolada ou coletivamente, constituiriam prova suficiente da prática do comércio de escravos e base para condenação, a menos que o proprietário pudesse oferecer explicação satisfatória da sua presença a bordo; segundo, uma estipulação de que os navios condenados seriam ou comprados pela marinha ou desmantelados e vendidos em partes separadas; e terceiro, uma cláusula pela qual o dinheiro do prêmio seria

13 Hansard, xlvi, 145-6 (8 de mar ço de 1839), xlvii, 718 (2 de mio de 1839).

pago aos oficiais de marinha que capturassem navios de escravos portugueses tanto ao sul como ao norte da Linha.[14]

Foi feito um outro acréscimo. Lorde Minto, comandante-general da Armada, chamou a atenção de Palmerston para o fato de que, se em conseqüência da aprovação do projeto o comércio de escravos perdesse a cobertura da bandeira portuguesa, as alternativas ainda abertas aos comerciantes portugueses e brasileiros seriam agora muito poucas porquanto as brechas do sistema de supressão tinham sido, uma a uma, fechadas com êxito. Como último recurso, concluía Minto, eles certamente dispensariam totalmente bandeira e documentos – como de fato alguns poucos já tinham feito. Se a nacionalidade de um navio não pudesse ser estabelecida com alguma certeza, nem uma comissão mista nem um tribunal nacional teria jurisdição sobre ele e, portanto, ele não poderia ser condenado. Por outro lado, tampouco poderia reclamar a proteção de qualquer governo – e Palmerston concordava com Minto que o projeto que estava preparando deveria dar poderes aos navios de patrulha britânicos para dar busca e capturar navios de escravos sem nacionalidade e levá-los perante tribunais marítimos britânicos.[15]

Gastou-se muito tempo reunindo e imprimindo a vasta correspondência sobre as negociações do tratado com Portugal e redigindo um longo preâmbulo ao projeto que detalhava as circunstâncias que dariam lugar e justificariam as medidas propostas para a supressão do comércio de escravos praticado sob a bandeira portuguesa. Durante todo esse tempo, Palmerston estava pronto a sustentar que as operações navais britânicas contra navios de escravos que arvoravam a bandeira portuguesa podiam ser ampliadas sem infringir os tratados anglo-portugueses vigentes de 1815 e 1817. Os argumentos usados pela primeira vez por Canning quinze anos antes foram utilizados mais uma vez, porém agora com muito maior sutileza. O objeto declarado desses tratados, argumentava-se, tinha sido suprimir o comércio ilícito de escravos de Portugal e, ao mesmo tempo, evitar interferência com aquela parte do

14 Ver comentários de Palmerston sobre o projeto tal como inicialmente redigido em 2 de fevereiro, anexo a Foreign Office para Harrison (Tesouro), 22 de maio de 1839, F. O. 84/297; também declarações de Palmerston na Câmara dos Comuns, Hansard, xlvi, 146 (8 de março de 1839) l, 119-32 (8 de agosto de 1839).

15 Minto para Palmerston, 19 de abril de 1839, Particular, F. O. 84/301. Palmerston escreveu na margem, "prestar atenção ao preparar o projeto".

comércio ainda permitida pela lei e os tratados, isto é, o comércio praticado para suprir as possessões transatlânticas portuguesas ao sul do Equador. O artigo 2 do tratado de 1815 estabelecia que não haveria interferência com os navios portugueses que fizessem o comércio entre territórios lusitanos ao sul da Linha "durante o período adicional em que a prática de tal comércio fosse permitida pelas leis de Portugal e de acordo com os tratados subsistentes entre as duas Coroas".* Palmerston argumentava que "o tratado de 1815 admite a existência anterior de um direito de interrupção por parte da Grã-Bretanha porque prevê uma suspensão daquele direito". Com a independência do Brasil, todo o comércio português tinha-se tornado necessariamente ilegal, embora só em dezembro de 1836 os portugueses tivessem reconhecido formalmente o fato e passado a legislação pertinente. Em conseqüência, os navios de patrulha britânicos tinham sido liberados do seu compromisso temporário de não capturar navios de escravos portugueses ao sul do Equador.[16] Só no fim de junho William Rothery, assessor legal do Tesouro para assuntos de comércio de escravos, persuadiu Palmerston a abandonar esses argumentos pouco convincentes, tantas vezes aventados e tantas vezes refutados.[17] Palmerston tinha plena consciência de que os procuradores da Coroa sempre tinham discordado dessa interpretação reconhecidamente conveniente dos tratados anglo-portugueses; eles tinham consistentemente sustentado que até que os portugueses formalmente concedessem um direito de busca mais amplo, os navios de patrulha britânicos só podiam revistar e capturar legalmente navios portugueses que estivessem carregando escravos embarcados na costa africana ao

* Traduzido do texto citado no original inglês. (N. T.)

16 Palmerston para Howard de Walden, nº 4, 3 de março, nº 14, 12 de maio de 1838, F. O. 84/248-9; Howard de Walden para Ribeira da Sabrosa, 28 de abril de 1839, impresso em Biker xxviii,244-97 (baseado num rascunho anexo a Palmerston para Howard de Walden, nº 13, 20 de abril de 1839, F. O. 84/281); rascunho de preâmbulo ao projeto proposto, anexo a Foreign Office para Harrison, 22 de maio de 1839, F. O. 84/297. O preâmbulo concluía que a Grã-Bretanha não tinha alternativa senão recorrer ao exercício "daquele direito de interrupção que ela consentiu em suspender temporariamente, sob condições que Portugal não cumpriu". Canning tinha sido o primeiro a usar essa linha de argumentação (ver capítulo 2, pág. 29) [O número de página refere-se ao texto inglês original], David Stevenson, assessor legal oficioso da legação no Rio para questões do comércio de escravos, muito recente e engenhosamente (memorando, 17 de janeiro de 1838, anexo a Hamilton para Palmerston, Londres, 1º de maio de 1838, F. O. 84/253). Palmerston estava disposto a adotar os argumentos de Stevenson "como uma defesa das medidas às quais o governo britânico pode ser levado pela contínua da recusa de Portugal a agir de acordo com seus compromissos anteriores" (memorando, 1 de junho de 1838, F. O. 84/253).

17 Segundo Rothery para secretário da Fazenda, 25 de junho de 1839, F. O. 84/205.

norte do Equador.[18] Tudo que o preâmbulo ao novo projeto podia, pois, ter a esperança de demonstrar era que a Grã-Bretanha tinha razões para recorrer unilateralmente a medidas mais duras contra o comércio de escravos porque Portugal não apenas deixava de fazer cumprir a sua legislação contra aquele comércio – esta era uma questão interna – mas tampouco cumpria a letra e o espírito dos compromissos que assumira em tratados com a Grã-Bretanha. Em desrespeito ao artigo 10 do tratado de 1810, por exemplo, Portugal não tinha adotado as medidas mais eficazes para chegar à abolição final do comércio de escravos, permitindo que ele continuasse em navios portugueses e sob a bandeira do país naquelas partes da África "onde as potências e estados europeus que antes comerciavam lá o tinham interrompido e abandonado". Em violação ao artigo 4 do tratado de 1815, tinha permitido que a sua bandeira fosse usada "para fornecer escravos a lugares outros que as possessões de Portugal"(isto é, o Brasil independente). Em violação aos artigos 2 e 3 do tratado de 1817, tinha procurado evitar que a Marinha britânica acabasse com a exportação ilícita de escravos de "portos africanos não ocupados nem reivindicados por Portugal" e a importação ilícita de escravos em navios portugueses para portos "fora do domínio de Sua Fidelíssima Majestade" e, em desrespeito ao artigo separado do mesmo tratado, tinha-se recusado a adaptar as disposições do tratado à nova situação resultante da lei portuguesa de dezembro de 1836, que abolira inteiramente o comércio de escravos. No caso, a versão final do preâmbulo não tentou argumentar que os tratados vigentes davam à Marinha britânica poderes para estender ao sul do Equador as suas operações contra a bandeira portuguesa. O projeto de Lorde Palmerston tinha a clara intenção de autorizar a Marinha a ultrapassar os seus direitos estabelecidos em tratados.

Em 10 de julho de 1839, o Projeto sobre o Comércio de Escravos (Portugal), que Palmerston esperava fosse recebido "com aclamação", foi finalmente apresentado à Câmara dos Comuns. Passou em uma quinzena, sem debate. Peel, o líder da oposição, achou que o projeto era inteiramente justificado. Depois da segunda leitura, James Bandinel, do Departamento para o Comércio de Escravos no Foreign Office, enviou uma cópia a Howard de Walden, em Lisboa, para que ele

18 Ver capítulo 4, págs. 97-8, 100 [O número de página refere-se ao texto inglês original.]

estivesse preparado no momento em que o projeto se tornasse lei, o que ele achava ocorreria provavelmente antes do fim da semana seguinte.[19] (Palmerston já tinha combinado com Lorde Minto o envio de mais um navio de guerra para Lisboa, para o caso de haver dificuldades: como explicou a Howard de Walden, a esquadra britânica no Tejo precisava fazer seus exercícios de verão e "bem poderia exercitar-se trazendo Portugal ao seu juízo".)[20] Inesperadamente, uma tempestade desabou, entretanto, quando Lorde Minto propôs a segunda leitura do projeto na Câmara dos Lordes, em 1 de agosto. O Duque de Wellington opôs-se. Em primeiro lugar, ele objetava à maneira de proceder do governo: estava-se pedindo ao Parlamento para pronunciar-se sobre as diferenças entre a Grã-Bretanha e Portugal e a autorizar oficiais da Coroa a capturar e tribunais britânicos a julgar navios e súditos portugueses envolvidos em atividades que só infringiam a lei interna daquele país. Wellington recordou à Câmara que "o maior juiz que já presidiu a um tribunal marítimo" (Lorde Stowell) tinha estabelecido no caso do *Le Louis* (1817) que, em tempo de paz, o direito de busca era ilegal e contrário ao direito internacional, a menos que tivesse sido concedido por tratado. Na realidade, oficiais britânicos estavam sendo autorizados a tomar "medidas de hostilidade contra Portugal e [a realizar] outras operações de guerra". Se todas as solicitações para que Portugal cumprisse as obrigações que assumira por tratado tinham sido ignoradas e todas as negociações para um novo tratado tinham sido vãs, a Grã-Bretanha tinha o direito de adotar medidas extremas. Mas era papel do Executivo, por decreto, declarar guerra a Portugal e iniciar ações navais e militares. "A guerra era válida quando determinada pelo Executivo, não pelo Legislativo", declarou Wellington.[21] Daqueles previamente consultados por Palmerston na preparação do projeto, só Glenelg, o secretário para Assuntos Coloniais, tinha questionado o procedimento. Não seria mais usual, perguntara, que a Coroa desse ordens aos barcos de patrulha britânicos e depois consultasse o Parlamento sobre um projeto de indenização? Em resposta, Palmerston argumentara que o governo já tinha prometido a

19 Ban di nel para Ho ward de Wal den, 18 de ju lho de 1839, Par ti cu lar, F. O. 84/282.

20 Pal mers ton para Ho ward de Wal den, 22 de ju nho de 1839, Bro ad lands MSS, GC/HO/837.

21 Hansard, xlix, 1.063-7.

ambas as Casas adotar o curso de ação proposto, que adquiria mais força e solenidade por tornar-se um Ato do Parlamento.[22]

A briga de Wellington não era, porém, apenas com o procedimento que o Governo se propunha adotar, mas também com as próprias medidas – particularmente quando elas eram dirigidas contra o velho aliado da Grã-Bretanha, Portugal. Embora condenando totalmente o comércio de escravos, ele temia que a atitude da Grã-Bretanha em relação a Portugal fosse crescentemente inconsistente com a sua tradicional política de paz e de respeito pelos direitos e a independência de outros estados. Nos últimos anos, alegava ele, os navios de patrulha britânicos tinham começado a exercer o que equivalia a um direito geral de abordagem e busca em relação a navios suspeitos de qualquer nação, independentemente dos termos dos tratados contra o comércio de escravos, e mesmo em casos em que não havia tratado algum (ele provavelmente tinha em mente a captura, poucos meses antes, de alguns navios espanhóis que navegavam com papéis e a bandeira americanos, o que levou a uma séria disputa com o governo americano).[23] Muitas nações marítimas, disse, estavam começando a ressentir-se das atividades e presunção da Marinha britânica: em breve poderiam resistir ou retaliar, e havia mesmo o risco de uma "guerra universal". O projeto de Palmerston, que autorizava navios de patrulha britânicos a apresarem navios portugueses e "sem nacionalidade" não podia deixar de agravar a situação. Lorde Minto, pelo governo, apoiado pelo primeiro-ministro, Lorde Melbourne, disse que "era demais aturar" que a Grã-Bretanha fosse frustrada pelas "práticas surreptícias ou ousadas de uma única nação". Ainda assim, para que a Marinha tivesse êxito em privar o comércio de escravos da proteção da bandeira portuguesa e, ao mesmo tempo, se evitasse uma clara declaração de guerra a Portugal – como eles sinceramente esperavam – a aprovação do projeto de Palmerston era absolutamente essencial. O governo não estava tentando substituir a prerrogativa da Coroa pela autoridade do Parlamento: estava simplesmente pedindo

22 Glenelg para Palmerston, 17 de junho, Palmerston para Glenelg, 18 de junho de 1839, Broadlands MSS, GC/GL/218.

23 Ver Hugh G. Soulsby, *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo-American Relations, 1814-1862* (Baltimore, 1933), págs. 46-51; Warren S. Howard, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862* (Univ. of California Press, 1963), págs. 37-40.

ao Parlamento que aprovasse a legislação necessária ao exercício da sua prerrogativa.[24]

Apesar dos esforços do governo, os pares do partido *tory* rejeitaram o projeto por 38 votos a 32. E *The Times* comentou no dia seguinte que era "uma medida muito tirânica – a insolente presunção de supremacia de uma grande potência sobre uma pequena. Os Lordes agiram com dignidade ao não consentirem em tornar-se sustentáculos de um covarde sistema de ameaças. Lorde Palmerston ousaria tratar a França como trata Portugal?"[25] De sua parte, a imprensa portuguesa exultou com a "ruína" do governo Melbourne, louvou Wellington e cantou os méritos do valioso papel representado numa "democracia" por uma segunda câmara legislativa e uma aristocracia independente, desapaixonada.[26] Quando dois meses mais tarde a notícia da decisão dos lordes chegou ao Rio de Janeiro, a imprensa brasileira também foi entusiástica em seus elogios a Wellington e aos *tories*, que foram pintados como campeões da escravidão no Brasil e nas colônias portuguesas.[27]

No dia seguinte à derrota do projeto de Palmerston, Lorde Brougham propôs uma moção à Rainha sugerindo que, primeiro, os oficiais britânicos recebessem ordem de capturar navios de escravos portugueses e, depois, as duas Casas acordassem as medidas de compensação que fossem necessárias. Esta proposta pareceu satisfazer alguns pares do partido *tory*, que, embora favoráveis a medidas enérgicas para acabar com o comércio de escravos português, objetavam à maneira como o governo tinha tratado a matéria e preocupavam-se com o princípio constitucional em questão. A resolução de Brougham foi aceita, embora o próprio Wellington tivesse dito que se recusaria a votar por ela, ainda que este fosse o seu último ato na Câmara.[28] Em 3 de agosto, o Gabinete decidiu, portanto, prosseguir com as medidas propostas contra os navios de escravos portugueses – no entendimento, porém, de que ainda seria necessário um "projeto que lhes desse cobertura". A impressão de

24 Hansard, xlix, 1067-71, 1072-3.

25 *The Times*, 2 de agosto de 1839.

26 *O Diário do Governo*, 9 de agosto, *O Nacional*, 10 de agosto, anexo a Howard de Walden para Palmerston, 10 de agosto de 1839, F. O. 84/282.

27 Ouseley para Palmerston, 14 de outubro de 1839, F. O. 84/288.

28 Hansard, xlix, 1128-30, 1131.

Palmerston era, porém, de que o Gabinete estava disposto a ir adiante "sem ele se não conseguisse obtê-lo", e afirmou numa carta particular a Howard de Walden que, "se não conseguirmos aprovar um projeto, prosseguiremos sem ele".[29] Mas quando sugeriu aos procuradores da Coroa que o governo podia simplesmente instruir seus oficiais de marinha a capturarem os navios de escravos portugueses, desembarcar os escravos numa colônia britânica adequada e afundar os navios ou desmantelá-los e vendê-los como madeira velha sem submetê-los a julgamento formal, e que o projeto era de fato desnecessário, eles lhe recordaram que "a destruição ou qualquer dano desnecessário a navios [portugueses] ou [suas] tripulações sujeitaria as partes interessadas a uma ação em nossos tribunais por iniciativa das pessoas prejudicadas ... É [portanto] muito conveniente que, antes de se tomarem quaisquer medidas para a detenção de navios agora não sujeitos a serem detidos, sejam dados poderes expressos por ato do Parlamento, de modo a indenizar todas as partes interessadas".[30]

Em 8-9 de agosto, o projeto de Palmerston, com um preâmbulo emendado e muito mais curto, que simplesmente afirmava que tinham agora sido dadas ordens à Marinha e que era, portanto, necessária uma legislação de apoio, passou rapidamente na Câmara dos Comuns com a bênção dos dois lados da Casa. Em 15 de agosto – o dia em que Melbourne apresentou o projeto para segunda leitura na Câmara dos Lordes – Palmerston instruiu o Almirantado a autorizar os oficiais de marinha a revistarem todos os navios suspeitos que arvorassem a bandeira portuguesa, onde quer que fossem encontrados, e a deter aqueles que estivessem carregando escravos ou equipados para tal fim.[31] Prometiam-se instruções adicionais sobre o destino a ser dado aos navios e aos escravos que carregassem. Ainda havia a possibilidade de que a Câmara dos Lordes rejeitasse mais uma vez o projeto, mas, como observou Palmerston, se houvesse processos contra os oficiais de marinha, "nenhum poderia ser decidido antes da próxima sessão e até lá certamente devemos ter um

29 Palmerston para Russell, 3 de agosto, *Early Correspondence of Lord John Russell, 1805-1840* (Londres, 1913), ii, 253-5; Palmerston para Howard de Walden, 3 de agosto de 1839, Broadlands MSS, GC/HO/840. Também Lord Broughton (J. C. Hobhouse), *Some account of a long life* (Londres, 1867), v, pág. 6.

30 Palmerston para Assessores Legais, 6 de agosto, F. O. 83/2348 (redigido em 3 de agosto); Dodson, Campbell e Rolfe para Palmerston, 8 de agosto de 1839, Broadlands MSS, SLT/15.

31 Palmerston para Almirantado, 15 de agosto de 1839, F. O. 84/302.

projeto que lhes dê cobertura".[32] Desta vez, um número menor de pares conservadores opôs-se ao projeto, que passou na sua segunda leitura sem alterações significativas, por 39 votos a 28. Wellington e vinte outros *tories* formalizaram, porém, um protesto com treze razões pelas quais, mesmo agora, não podiam apoiá-lo.[33] Na terceira leitura, Wellington e oito dos seus amigos políticos mais próximos novamente fizeram um protesto formal, mas, para consternação e irritação dos portugueses, o projeto tornou-se lei em 24 de agosto de 1839 (mais de dezoito meses depois de Palmerston o ter considerado pela primeira vez).[34] Três semanas mais tarde, os oficiais de marinha britânicos receberam instruções para mandar os navios portugueses – e aqueles sem nacionalidade – capturados para serem julgados pelo mais próximo tribunal marítimo britânico; para desembarcar quaisquer escravos no assentamento britânico mais próximo; e para entregar mestres e tripulações às suas próprias autoridades para julgamento (o Governo não pretendia chegar ao ponto de julgar súditos portugueses em tribunais britânicos). Solicitou-se ao Almirantado que estabelecesse tribunais marítimos onde quer que fosse considerado necessário e instruísse os juízes a providenciar o desmantelamento e a venda dos navios que fossem condenados e que a Marinha não se propusesse comprar.[35] Com esta lei e medidas subseqüentes para a sua aplicação, Lorde Palmerston tinha dado o que o Comandante Henry J. Matson, que comandou H. M. S. *Waterwitch* na costa ocidental da África de 1839 a 1843, mais tarde chamou "o primeiro grande golpe para a supressão do comércio de escravos".[36]

Em Lisboa, o *bill Palmerston* foi visto como "uma grosseira usurpação de poder" e "uma flagrante violação do direito internacional". E uma que, além do mais, era completamente injustificada. Ao negar toda responsabilidade pelo fracasso das negociações de um tratado com a Grã-Bretanha e, portanto, pelo presente estado de coisas, o Governo

32 Palmerston para Howard de Walden, 10 de agosto de 1839, Broadlands MSS, GC/HO/841.

33 Hansard, l, 336-9. Há um relato do debate na Câmara dos Lordes, em 15 de agosto, por um participante direto, ver *Sir* Joseph Arnould, *Memoir of Thomas, First Lord Denman* (Londres, 1873), ii, págs. 98-102. A opinião de Denman, um futuro presidente da Corte Suprema, era que "quando tiver sido estabelecido que o comércio de escravos é ilegal, as restrições que os tratados impuseram à sua abolição devem ser vistas com enorme atenção".

34 2 e 3 (Vict. cap 73) 73; Hertslet, *Treaties* v (1840), 427-31.

35 Palmerston para Almirantado, 31 de agosto, 14 de setembro, 1º de outubro de 1839, F. O. 84/302-3.

36 P. P. 1847-8, XXII (272), *House of Commons Select Committee on the Slave Trade*, 1º Relatório, par. 1258.

português argumentava que sempre estivera disposto a assinar um acordo razoável contra o comércio de escravos, mas que Palmerston e Howard de Walden tinham, entre eles, deliberadamente sabotado as negociações, apresentando em forma de ultimato um projeto de tratado que sabiam seria inaceitável para Lisboa. ("Havia um sistema que era regularmente seguido com o objetivo de prejudicar as negociações", escreveu o Barão de Ribeira da Sabrosa, que sucedera Sá da Bandeira à frente do governo português e que Howard de Walden considerava "um completo patife".) A recusa de Portugal em aceitar as propostas de tratado da Grã-Bretanha foi então usada como um pretexto para a presente lei, que autorizava os navios de guerra britânicos a comportar-se como piratas e flibusteiros nos seus esforços para suprimir o comércio de escravos, ignorando tratados existentes e os direitos de Portugal como estado independente, o que ao mesmo tempo, dizia-se, assegurava que as próprias colônias britânicas fossem supridas com uma oferta regular e abundante de negros provenientes dos navios de escravos portugueses capturados.[37]

Apesar do clamor popular por resistência e retaliação, o Governo português reconheceu estar virtualmente impotente na matéria e logo ficou ansioso por reabrir negociações com vistas a um tratado contra o comércio de escravos que substituísse a Lei Palmerston.[38] De sua parte, aquela "personagem iníqua e malévola", Lorde Palmerston,[39] considerava que qualquer tratado, por mais estrito que fosse, constituiria agora uma concessão a Portugal. Ele preferia deixar as coisas como estavam, a menos que os portugueses estivessem dispostos a assinar, sem discutir, o projeto britânico original, com o acréscimo de um novo artigo que exigiria que Portugal declarasse pirataria o comércio de escravos.[40] Para os

37 Howard de Walden para Palmerston, nº 42, 26 de agosto, Howard de Walden para Bandinel, 20 de setembro, Particular, F. O. 84/282; Ribeira da Sabrosa para Howard de Walden, 11 de setembro, anexo a Howard de Walden nº 46, 20 de setembro, F. O. 84/282 (impresso em Biker xxviii, 456-523); Moncorvo para Palmerston 1 de agosto, 14 de agosto, F. O. 84/284 (impresso em Biker xxviii, 378-85, 410-15); memorial do Visconde da Carreira, ministro português em Paris, 13 de agosto, Biker xxviii, 392-409; Sá da Bandeira, *O tráfico da escravatura e o bill de Lord Palmerston* (Lisboa, 1840: escrito em dezembro de 1839); Ananias Dortano Brasahemeco, *Rights of Portugal in reference to Great Britain and the question of the slave trade* (2 vols., 1840).

38 Howard de Walden para Palmerston, nº 47, 20 de setembro, F. O. 84/282. Sá era agora muito criticado por não ter assinado um tratado em 1838 (Howard de Walden nº 8, 3 de fevereiro de 1840, F. O. 84/320).

39 Brasahemeco, *op. cit*., pág. 414.

40 Palmerston para Howard de Walden, nº 27, 16 de outubro de 1839, F. O. 84/283; Palmerston nº 10, 23 de maio de 1840, F. O. 84/321.

portugueses, a mera existência do tratado era "eqüivalente a, na verdade pior do que, a guerra"[41] e eles não tinham alternativa senão abandonar a maior parte das concessões que antes haviam pleiteado. Eles resistiram apenas no tocante à duração do tratado; o direito de busca, insistiram, devia estar sujeito a um término, por acordo mútuo, dentro de um período determinado depois da cessação do comércio de escravos, no entendimento de que, se o comércio ressurgisse, tal direito voltaria imediatamente a vigorar. Este pedido parecia bastante razoável, mas Lorde Palmerston só se dispunha a aceitar que o direito de busca fosse abandonado quando a escravidão tivesse sido abolida em todo o mundo! Com a sua Lei em vigor, Palmerston podia permitir-se deixar que as negociações com Portugal fossem suspensas, indefinidamente se necessário.

Lorde Palmerston sempre soubera que, quando a Marinha britânica fosse finalmente autorizada a capturar todos os navios de escravos que arvorassem a bandeira portuguesa, tanto os navios lusitanos como os brasileiros voltariam mais uma vez ao pavilhão brasileiro e continuariam, portanto, a evitar a captura, pelo menos na sua viagem de ida e até o momento em que seus escravos fossem embarcados, a menos que os navios de guerra britânicos fossem autorizados simultaneamente a apresar negreiros brasileiros com base apenas no seu equipamento. Em julho de 1835, o Governo brasileiro tinha assinado artigos adicionais ao tratado de 1817, um dos quais era uma cláusula de equipamento, mas a Câmara de Deputados brasileira tinha-se recusado firmemente a ratificá-los. Como Portugal, o Brasil tinha sido advertido de que não devia esperar que a paciência da Grã-Bretanha durasse para sempre. Mas no caso do Brasil, a coerção direta se revelaria desnecessária. Em 1839, os membros britânicos das comissões mistas do Rio de Janeiro e de Serra Leoa, que, independentemente uns dos outros, tinham estado estudando os tratados anglo-brasileiro e anglo-português contra o comércio de escravos juntamente com a relevante correspondência impressa, descobriram o que eles e o governo britânico tinham estado procurando por tanto tempo: uma justificação, dentro da letra e do espírito dos tratados *tais como estavam*, para a busca e captura, pela Marinha britânica, de embarcações brasileiras equipadas para o comércio de escravos e sua condenação pelas comissões mistas anglo-brasileiras.

41 Howard de Walden para Palmerston, nº 13, 13 de fevereiro de 1840, F. O. 84/320.

Em janeiro de 1839, H. M. S. *Wizard* trouxe para o Rio de Janeiro o navio de escravos português *Feliz*, com 236 escravos a bordo. Da legação britânica, W. G. Ouseley passou a George Jackson e Frederick Grigg, membros britânicos da comissão mista, um excerto do livro de bordo do *Wizard* que mencionava a abordagem de um navio negreiro brasileiro, o *Feliz Aurora*, em 9 de outubro do ano anterior, e sua subseqüente libertação quando se descobriu que, embora equipado para o comércio, ele não estava carregando escravos.[42] Ouseley pensou que o *Feliz* podia ser o *Feliz Aurora* em sua viagem de volta: se assim fosse, o livro de bordo do *Wizard* ajudaria a provar que o navio capturado era brasileiro e não português, como alegava. No caso, a comissão mista condenou o *Feliz*, apesar de não ter sido possível estabelecer com qualquer certeza que ele antes navegara como o *Feliz Aurora*. O mais significativo, porém, foi que na sua resposta a Ouseley os membros britânicos da comissão lamentaram que o próprio *Feliz Aurora* não tivesse sido detido, pois tinham "pouca dúvida de que estaria sujeito a ser condenado se ficasse comprovado o seu alegado equipamento".[43] Dez dias mais tarde eles explicaram, num despacho a Lorde Palmerston, que, na sua opinião, os oficiais de marinha britânicos estavam enganados em supor que não podiam deter navios de escravos brasileiros em viagem para o exterior. Eles certamente não tinham o direito de capturar navios portugueses em suas viagens de ida (de fato eles ainda não tinham autoridade para interferir com eles, com ou sem escravos, ao sul do Equador), mas a comissão mista podia condenar e condenaria quaisquer navios de escravos genuinamente brasileiros trazidos a ela, inclusive aqueles que à primeira vista pudessem parecer portugueses.[44]

Ouseley viu imediatamente o significado dessa opinião e logo entrou em contato com oficiais de marinha britânicos em serviço na costa brasileira.[45] Eles relutaram, porém, em agir: suas relações anteriores com o tribunal misto no Rio de Janeiro tinham sido uma longa história de demoras frustrantes, com todos os deveres desagradáveis que isso acarretava. Além disso, em mais de uma ocasião, eles tinham sido obrigados

42 Ouseley para Jackson e Grigg, 9 de janeiro, anexo a Ouseley para Palmerston, nº 4, 15 de janeiro de 1839, F. O. 84/285.

43 Jackson e Grigg para Ouseley, 12 de janeiro, *ibid*.

44 Jackson e Grigg para Palmerston, nº 8, 22 de janeiro de 1839, F. O. 84/275.

45 Ouseley para Palmerston, nº 4, 15 de janeiro, nº 6, 1 de fevereiro de 1939, F. O. 84/285.

a presenciar a liberação de notórios navios de escravos com carregamentos completos de negros a bordo. Agora pedia-se a eles que capturassem navios brasileiros que apenas suspeitavam terem a intenção de praticar o comércio de escravos; a probabilidade de erros era alta e a situação legal certamente não era clara. Só o Comandante Smyth, de H. M. S. *Grecian*, dispôs-se a arriscar um teste. Em 30 de maio ele trouxe ao porto do Rio a barca *Maria Carlota* e a escuna *Recuperador.* Ambos tinham zarpado da costa brasileira completamente equipados para o comércio de escravos, um com destino a Moçambique, o outro a Angola, os dois navegando sob a bandeira portuguesa.[46] O apresamento sem precedentes de navios ao largo da costa brasileira, com base apenas na sua aparente intenção de cruzar o Atlântico e trazer escravos causou sensação no Rio de Janeiro e grande consternação na comunidade ligada ao comércio de escravos. Tanto os comerciantes como aqueles que a eles se opunham perceberam que, se a comissão mista reconhecesse a legalidade dessas capturas, teria sido dado um golpe decisivo no comércio de escravos para o Brasil. A cláusula de equipamento, crucial, mas escorregadia, teria sido assegurada e os navios negreiros brasileiros, pela primeira vez, estariam sujeitos a busca e captura não apenas na sua viagem de regresso mas também ao deixarem o Brasil e – presumivelmente – ao chegarem perto dos portos africanos de escravos.[47]

Quando os captores estavam a ponto de apresentarem à comissão mista os dois navios apresados, João Carneiro de Campos, o juiz brasileiro na comissão, recusou-se a tomar conhecimento de qualquer dos dois casos.[48] Ouseley teve de pressionar Cândido Batista de Oliveira, ministro dos Negócios Estrangeiros no Gabinete de 16 de abril de 1839, para que o juiz brasileiro fosse orientado no sentido de pelo menos examinar a evidência – e mesmo então o Governo brasileiro ressaltou que isso não implicava necessariamente em considerar o tribunal competente para tratar de casos daquela espécie.[49] George Jackson recusou-se, porém, a abrir o processo até a competência do tribunal para julgar o *Maria Carlota* e o *Recuperador* ser oficialmente admitida, e durante os

46 Jackson e Grigg, nº 41, 22 de junho de 1839, F. O. 84/276.

47 Ouseley nº 22, Conf., 22 de junho de 1839, F. O. 84/286.

48 Jackson e Grigg, nº 41.

49 Ouseley para Cândido Batista, 9 de junho, anexo a Ouseley nº 22; Cândido Batista para Carneiro de Campos, 14 de junho, anexo a Jackson e Grigg nº 41.

meses de junho e julho Ouseley manteve a pressão sobre Cândido Batista para obter a sua cooperação. Condenar exemplos tão flagrantes da prática do comércio de escravos, argumentava Ouseley, seria um grande passo adiante na luta pela supressão de tal comércio para o Brasil; por outro lado, deixar de condená-los seria um sério retrocesso, tornando inevitáveis "medidas mais severas e ativas" pela Marinha britânica. Cândido Batista, um deputado pelo Rio Grande do Sul, onde havia muito menos interesse no comércio de escravos do que em outras áreas economicamente mais importantes do país, estava pessoalmente inclinado a usar esta excelente oportunidade de evitar a Câmara dos Deputados na questão da cláusula de equipamento. Convencido de que a entrada de números crescentes de escravos no Brasil era, ao mesmo tempo, contrária aos verdadeiros interesses dos fazendeiros e uma ameaça à segurança interna, ele estava disposto a considerar seriamente a opinião de Ouseley de que estava dentro dos limites da sua competência interpretar os tratados de modo a assegurar que seu objetivo, a supressão do comércio de escravos, não fosse obstruído por "tecnicalidades legais". Infelizmente, os colegas de Gabinete de Cândido Batista estavam menos favoravelmente dispostos em matéria de comércio de escravos e tinham aguda consciência de que uma decisão tão controversa como a que se lhes estava pedindo tomar seria violentamente combatida por poderosos interesses ligados ao comércio de escravos e aos fazendeiros, que eles não estavam em condições de ignorar.[50]

Enquanto tais discussões continuavam, um número de empresas ligadas ao comércio de escravos estavam paralisadas (mais de vinte navios, todos equipados, esperavam ansiosamente, só na baía do Rio de Janeiro) e os prêmios de seguro subiram fortemente.[51] Pela primeira vez em vários anos, os comerciantes de escravos que operavam a partir do Brasil estavam realmente alarmados. Eles tiveram um breve momento de alívio – quase de euforia – com a notícia vinda de Londres de que a adminis-trção Melbourne tinha renunciado, mas Ouseley fez rapidamente saber que nenhum governo britânico, *Whig* ou Conservador, aliviaria de qualquer maneira a pressão sobre o comércio de escravos para o Brasil. E no caso, o governo *Whig* sobreviveu à Crise da Alcova e seu notório

50 Ouseley nº 31, 20 de julho de 1839, Conf., F. O. 84/287.
51 Ouseley nº 37, 29 de julho de 1839, F.O. 84/287.

secretário dos Negócios Estrangeiros permaneceu no cargo por mais dois anos.

Quando, em 27 de julho, o juiz brasileiro na comissão mista foi finalmente instruído a conhecer do caso de todos os navios apresados que fossem trazidos a ele, os comerciantes de escravos viram isso como um golpe mortal nas suas atividades. Seus temores eram exagerados. O único significado da decisão foi que o Governo brasileiro e seus assessores legais tinham percebido que, sem a comissão mista primeiro julgar o caso, uma captura não podia ser declarada ilegal e um navio não podia ser restituído aos seus proprietários com indenização. Longe de concordar com a opinião britânica de que todos os navios brasileiros que praticassem o comércio de escravos estavam sujeitos a captura e condenação, o Governo brasileiro evitou cuidadosamente toda referência ao tratado de 1826 e, atento aos dois casos que estavam para ser apresentados ao tribunal, fez questão de reiterar sua opinião de que, de acordo com uma interpretação estrita da letra do tratado de 1817 – que tinha continuado em vigor depois de 1830 por desejo expresso de Lorde Palmerston –, a abordagem e busca de navios brasileiros, exceto quando houvesse suspeita razoável de haver escravos a bordo, era inquestionavelmente ilegal.[52]

Apesar da alegação dos proprietários de que ele estava equipado para o transporte de "colonos livres", não havia dúvida de que o *Maria Carlota*, o primeiro dos dois casos a comparecer ao tribunal misto, era um notório navio de escravos. Além disso, seus proprietários eram indubitavelmente brasileiros, ou pelo menos portugueses residentes no Brasil, apesar da costumeira alegação de que o navio era de propriedade portuguesa. Só a legalidade da captura estava, pois, sujeita a controvérsia e foi sobre este ponto que os dois juízes diferiram na sua interpretação do tratado de abolição anglo-brasileiro. Em 31 de agosto, Carneiro de Campos deu seu veredicto em favor da absolvição: o *Maria Carlota* tinha sido revistada e detida ilegalmente, já que nem estava carregando escravos nem os tinha tido a bordo em qualquer etapa da sua viagem.[53] Já então, até Jackson tinha começado a ter dúvidas. Até que ponto se justificava a posição que tinha adotado? Ele percebia que sua responsabilidade era

52 Jackson e Grigg, nº 48, 30 de julho de 1839, F. O. 84/277.
53 Jackson e Grigg, nº 53, 23 de setembro de 1839, F. O. 84/277.

muito grande, pois fora a sua leitura dos tratados contra o comércio de escravos que tinha levado diretamente às duas capturas controversas feitas pelo *Grecian*. Mas agora os brasileiros tinham rejeitado essa interpretação e o Foreign Office ainda não a tinha aceito. Ele era, porém, firmemente apoiado por Ouseley, que se comprometeu a dividir com ele a responsabilidade: Ouseley concordava plenamente com a opinião de Jackson sobre os tratados e não tinha dúvida de que ela acabaria recebendo a aprovação oficial.[54] Assim, em 2 de setembro, Jackson declarou-se a favor da condenação do *Maria Carlota*.[55] Ouseley relatou a Palmerston que Jackson tinha sustentado seu veredicto com "argumentos hábeis e bem fundados".[56] Na verdade, ele esteve, nesta oportunidade, ainda mais confuso e incoerente do que de hábito, embora o cerne do seu argumento fosse relativamente simples. O tratado anglo-português de 1817 tinha sido assinado quando o comércio de escravos luso-brasileiro era apenas parcialmente ilegal, isto é, ao norte do Equador e, conseqüentemente, tinha sido necessário proteger o comércio legal de interferências impróprias. Assim, em dois aspectos importantes, este tratado era diferente e "mais fraco" do que os tratados da Grã-Bretanha com a Holanda (1818 e 1823), a França (1831 e 1833), a Espanha (1817 e 1835) e outras potências marítimas que tinham declarado ilegal a totalidade do comércio. Primeiro, um navio português não podia ser detido em nenhuma circunstância nem sequer, a rigor, revistado por um navio de patrulha britânico ao sul do Equador; segundo, um navio de escravos português não podia ser revistado e detido ao norte do Equador a menos que efetivamente tivesse escravos a bordo. O tratado de 1817 foi incorporado "palavra por palavra" ao tratado anglo-brasileiro de 1826 a fim de regular o comércio brasileiro (também ilegal apenas ao norte do Equador) até 1830, quando se tornou totalmente ilegal. O tratado de 1817 teria cessado então de aplicar-se ao comércio brasileiro se não fosse o artigo separado de setembro de 1817, que permitia a continuação do tratado por quinze anos depois da abolição total, a fim de que os dois governos pudessem ter tempo de adaptar as suas disposições à

54 Jackson para Ouseley, 30 de agosto, Ouseley para Jackson, 31 de agosto, anexo a Ouseley para Palmerston, 16 de setembro de 1839, separado e confidencial, F. O. 84/287.

55 Jackson e Grigg, nº 53. Ver também a opinião anterior de Jackson sobre o caso do *Maria Carlota*, 5 de junho, anexo a Jackson e Grigg nº 41.

56 Ouseley 16 de setembro, separado e confidencial, F. O. 84/287.

nova situação. Alguma modificação era claramente necessária, já que o tratado de 1817 contrariava – e em alguma medida até anulava – o artigo 1 do tratado de 1826, que expressamente proibia os brasileiros de praticarem o comércio de escravos ao norte ou ao sul do Equador. Jackson defendia que, embora os dois governos não tivessem negociado as necessárias alterações ao tratado de 1817, os membros britânico e brasileiro da comissão mista, com a aprovação dos seus governos, podiam na prática ignorar as limitações que o tratado impunha aos navios de patrulha britânicos e brasileiros, tornando assim as estipulações do tratado conformes à intenção do tratado de 1826, isto é, a imediata e efetiva supressão do comércio brasileiro de escravos. De fato, a comissão mista anglo-brasileira do Rio de Janeiro já tinha condenado navios de escravos brasileiros capturados ao largo da costa do Brasil, isto é, ao sul da Linha, e um navio brasileiro – o *Incompreensível* – detido no meio do Atlântico, também ao sul da Linha, tinha sido condenado no tribunal de Freetown. Portanto, na prática, o tratado de 1817 tinha sido interpretado à luz do de 1826, e com a aquiescência do Governo brasileiro. Agora, argumentava Jackson, o mesmo princípio que tinha removido uma restrição ao direito de navios de patrulha britânicos revistarem navios de escravos brasileiros – que a busca deve ocorrer ao norte do Equador – podia igualmente aplicar-se a outro – que o navio revistado deve ser suspeito de ter escravos a bordo. (Jackson também dava muito destaque ao fato de que navios de escravos brasileiros vazios – dois deles capturados pelos próprios brasileiros – já tinham sido condenados no tribunal do Rio com a aparente aprovação do Governo brasileiro. Mas o que ele deixou de acrescentar foi que todos os navios em questão tinham pouco antes desembarcado escravos no Brasil, enquanto o objetivo principal da sua interpretação dos tratados era capacitar os navios de patrulha britânicos a capturar barcos negreiros brasileiros quando deixavam portos no Brasil ou chegavam em águas africanas na sua viagem *de ida.)* A falha mais evidente no argumento de Jackson (que os brasileiros não deixaram passar) era que, se o direito de revistar e capturar navios de escravos na sua viagem de ida estava conformes aos termos das estipulações dos tratados vigentes, por que, por mais de uma década, o governo britânico tinha feito tanto esforço para negociar artigos adicionais, inclusive um sobre equipamento, ao tratado de 1817? A única resposta de Jackson era alegar, de forma

pouco convincente, que tal artigo não teria dado aos navios de patrulha novos poderes, mas simplesmente ajudado a evitar dissensão ao estabelecer que apetrechos deveriam ser aceitos como evidência bastante, até prova em contrário, da prática do comércio de escravos nos casos em que os navios fossem detidos em sua viagem de ida.

Como os dois juízes da comissão mista não puderam pôr-se de acordo sobre o destino do *Maria Carlota*, foi sorteado um árbitro, e coube a Frederick Grigg dar a última palavra. Cheio de dúvidas quanto à validade do raciocínio de Jackson, ele relutou em dar seu veredicto – o que exasperou Ouseley, levando-o a escrever a Bandinel, no Foreign Office, que "quando o membro mais graduado da comissão toma o caminho certo, o outro foge".[57] Ouseley tinha finalmente conseguido superar os escrúpulos de Grigg sem parecer que lhe estava dando ordens e, num memorando redigido em termos fortes, expôs mais uma vez as bases para condenar o *Maria Carlota*.[58] Grigg finalmente deixou-se dominar. Em 13 de setembro ele decidiu em favor da condenação.[59] Ouseley tinha ganho seu "imenso ponto": ele descreveu triunfantemente o veredicto sobre o *Maria Carlota* como "o maior golpe experimentado pelo comércio de escravos desde que a comissão foi estabelecida nesta capital".[60] A renovada consternação entre os comerciantes de escravos do Rio parecia provar a sua opinião.

Mas ainda uma vez, tanto o entusiasmo de Ouseley como o desespero dos comerciantes foram um pouco prematuros. Em 24 de setembro, a comissão mista absolveu o *Recuperador*, o segundo dos dois navios trazidos pelo *Grecian*. O veredicto não foi sequer o resultado de um êxito brasileiro no sorteio para a arbitragem – nunca chegou a isso. Nesta ocasião, Jackson concordou com Carneiro de Campos. Foi "a decisão mais extraordinária e inesperada", que estarreceu não apenas Ouseley e Robert Hesketh, o cônsul britânico e procurador em ambos os casos, mas também Figuanière, o ministro português no Rio, e Lopes Gama, o ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil. Os dois casos sempre tinham sido considerados idênticos; a evidência, se havia diferença,

57 Ouseley para Bandinel, 18 de setembro de 1839, Particular, F. O. 84/287.

58 Ouseley para Grigg, 5 de setembro, anexo a Ouseley para Palmerston, 18 de setembro de 1839, Particular, F. O. 84/287.

59 Jackson e Grigg, nº 53.

60 Ouseley para Palmerston, 18 de setembro, Particular.

era ainda mais forte contra o *Recuperador* do que contra o *Maria Carlota*. Como o *Feliz*, o *Recuperador* já tinha sido capturado com escravos a bordo e condenado no tribunal do Rio no mesmo ano. Os proprietários – brasileiros – tinham-no comprado de novo (outro exemplo da necessidade de desmantelar os navios de escravos condenados quando eles não pudessem ser utilizados por nenhum dos dois governos), rebatizado e despachado em outra viagem no comércio de escravos. O navio tinha sido construído na Sardenha e, assim, independentemente da questão da propriedade, não podia de forma alguma qualificar-se para a nacionalidade portuguesa. Os poucos documentos encontrados a bordo tinham sido emitidos por João Batista Moreira, o cônsul e encarregado de negócios anterior de Portugal no Rio de Janeiro, cujo *exequatur* tinha sido retirado um mês antes da data da assinatura. O *Recuperador* estava plenamente equipado para o comércio de escravos e, menos de uma quinzena antes, o tribunal tinha condenado o *Maria Carlota* com os mesmos fundamentos.

Os juízes decidiram, entretanto, que a evidência da intenção do *Recuperador* de comerciar em escravos não era totalmente convincente. Havia no caso um problema real. Se um navio devia ser punido antes de ter efetivamente praticado o ato ilegal de comerciar em escravos, é óbvio que a única evidência conclusiva – a existência de escravos ou sinais claros da sua presença recente – não podia ser encontrada. Portanto, a evidência circunstancial tinha de ser esmagadora para que os juízes – particularmente o juiz brasileiro – pudessem ser persuadidos da culpa de um navio (especialmente quando a captura tinha sido feita na costa brasileira). No caso do *Recuperador,* havia a bordo equipamento para o comércio de escravos, mas foi alegado que já estava ali quando, como o *Feliz*, o navio fora vendido depois da sua condenação anterior. Mesmo que este fosse o caso (e os captores o negavam), os juízes não tentaram explicar por que a carga e o equipamento, comuns apenas a embarcações dedicadas ao comércio de escravos, tinham sido deixados a bordo quando o *Recuperador* deixou o Brasil, aparentemente de volta à costa africana.[61]

61 Sobre o caso do *Recuperador*, Jackson e Grigg, nº 55, 25 de setembro de 1839, F. O. 84/277; Ouseley nº 57, 20 de outubro de 1839, F. O. 84/288; Smyth para o Comodoro Sullivan, 10 de outubro, Hesketh para Ouseley, 11 de outubro, anexo a Ouseley nº 57; Ouseley para Palmerston, 21 de dezembro de 1839, Secreto, F. O. 84/288.

A absolvição do *Recuperador* fez os comerciantes de escravos respirarem de novo aliviados e teve um efeito depressivo sobre o entusiasmo, tão recentemente despertado, da esquadra britânica na costa brasileira. Em todo caso, o veredicto sobre o *Maria Carlota* não tinha sido revogado: o *Recuperador* não fora libertado com base em que os navios de patrulha não tinham poderes para capturar embarcações brasileiras equipadas para o comércio de escravos; a legalidade ou ilegalidade da captura não tinha sido discutida. Carneiro de Campos tinha deixado claro que ele ainda se opunha em princípio à interpretação britânica do tratado de abolição; Jackson não esperava, porém, que o precedente do *Maria Carlota* fosse afetado em casos trazidos ao tribunal no futuro.[62] Aparentemente, a cláusula de equipamento, na prática, tinha sido assegurada.

Do outro lado do Atlântico, tinha-se apresentado a oportunidade de estabelecer precedente semelhante no verão de 1839, quando o brigue *Empreendedor* chegou a Freetown com uma tripulação de presa do H. M. S. *Wolverine* a bordo. Ele tinha sido capturado em 23 de junho, quando parado num ancoradouro ao largo de Whydah, preparando-se para embarcar um carregamento de escravos. No processo de busca, o mestre tinha apresentado documentos portugueses, mas havia evidência de que o navio estava comerciando entre a África e Cuba, onde presumivelmente operava o proprietário, e como embarcação "espanhola" sua carga e equipamento bastavam para fazê-lo passível de captura e condenação, de conformidade com o tratado anglo-espanhol de 1835. Em 28 de agosto, a comissão mista anglo-espanhola de Freetown não teve dificuldade em decidir que o *Empreendedor* era um navio de escravos, mas os captores não conseguiram provar que era espanhol. Transpirou que, por algum tempo, o navio tinha praticado o comércio ilegal de escravos para a Bahia, onde residia o proprietário, André Pinto da Silveira. Para evitar, portanto, restituir o navio ao seu proprietário pagando danos, o caso foi transferido para a comissão mista anglo-brasileira. Era o primeiro navio a comparecer perante aquela comissão desde o *Incompreensível*, dois anos e meio antes, e, como naquela ocasião, nenhum membro brasileiro da comissão estava disponível para tratar do caso. Desde julho

62 Jackson e Grigg, nº 62, 7 de novembro de 1839, F. O. 84/277.

de 1836 só tinha havido um funcionário brasileiro em Freetown, Joaquim Feliciano Gomes, que foi nomeado comissário de arbitragem em maio de 1837, chegou em fevereiro de 1838 e partiu em julho do mesmo ano, sem nunca ter sido chamado a julgar um único caso. Assim, o caso do *Empreendedor*, como tantos outros no tribunal misto de Serra Leoa, foi levado perante os membros britânicos da comissão atuando sós. Eles concordaram rapidamente em que, apesar dos seus documentos portugueses, o *Empreendedor* podia corretamente ser tratado como uma embarcação brasileira e que, como tal, estava transgredindo tanto a lei bra sileira como o tratado de abolição anglo-brasileiro. Mas a questão crucial, que também estava em causa no tribunal misto no Rio de Janeiro, ainda ficava sem resposta: um navio de escravos brasileiro podia legalmente ser capturado por um barco de patrulha britânico e condenado por um tribunal misto anglo-brasileiro quando a evidência da sua atividade ilegal era apenas circunstancial, isto é, quando o navio estava equipado para o tráfico de escravos (e neste caso ancorado ao largo de um notório porto de comércio escravista), mas antes que quaisquer escravos tivessem sido levados a bordo? Durante os meses anteriores, Henry Macaulay, o juiz britânico na comissão, tinha aos poucos chegado à conclusão de que podia. Sua argumentação era em parte semelhante àquela utilizada por George Jackson no caso do *Maria Carlota*. Ele ia, porém, mais longe e declarava que, independentemente de os tratados vigentes autorizarem navios de patrulha britânicos a capturarem barcos brasileiros equipados para o comércio de escravos, nenhuma embarcação brasileira trazida perante uma comissão anglo-brasilera tinha de ser absolvida se fosse possível provar tratar-se de um navio de escravos. Nenhuma parte poderia ser considerada em erro pela comissão em tais casos, já que ninguém podia reclamar o direito de praticar um comércio declarado ilegal pelo tratado anglo-brasileiro de 1826 e pela lei brasileira de 1831. Não importava, portanto, em que estágio de um empreendimento de comércio de escravos um navio era capturado, "se no início, na continuação ou na consumação". A menos que explicada de forma satisfatória, a existência de equipamento para o comércio ilegal de escravos a bordo de um navio podia, portanto, ser tratada, até prova em contrário, como evidência suficiente de atividade ilegal. O *Empreendedor* foi condenado sem

hesitação em 31 de agosto, de conformidade com "os termos abrangentes" do tratado de 1826 "justa e liberalmente interpretado"[63] – no mesmo dia em que o juiz brasileiro no tribunal misto do Rio de Janeiro declarava que o *Maria Carlota* tinha sido capturado ilegalmente. Em Freetown, entretanto, nenhum juiz brasileiro estava presente para contestar a nova interpretação do tratado anglo-brasileiro. Macaulay, como Jackson, tinha plena consciência da sua responsabilidade: ele esperava que muitos navios de edenados com a mesma fundascravos brasileiros – talvez uns trinta – fossem capturados e conmentação que o *Empreendedor* antes que a notícia da aprovação ou desaprovação de Palmerston chegasse a Freetown.[64]

Em qualquer hipótese, a questão se teria imposto ao tribunal misto de Freetown mesmo sem que Macaulay se tivesse deliberadamente aproveitado do caso do *Empreendedor* para estabelecer o precedente que buscava. O Comandante Tucker, oficial superior de marinha na costa da África ocidental ao norte do Equador, tinha agora uma esquadra mais forte à sua disposição e estava impedido de operar mais eficientemente porque seus oficiais não estavam autorizados a capturar navios brasileiros antes de eles embarcarem escravos. Ele achava de seu dever controlar o crescente comércio brasileiro e, pela sua própria leitura dos tratados de 1817 e 1826, convenceu-se de que não havia boa razão para que navios de escravos brasileiros não fossem capturados em qualquer estágio do seu empreendimento. Um mês depois de ter capturado o negreiro português vazio *Empreendedor* – pensando que era espanhol – decidiu arriscar-se e, em 25 de julho, capturou o brigue português *Firmeza*, também ancorado ao largo de Whydah à espera de escravos, achando que era de fato brasileiro.[65] Ao mesmo tempo, ordenou aos oficiais sob seu comendo que seguissem o seu exemplo e capturassem todos os navios "portugueses" equipados para o comércio de escravos quando tivessem motivo razoável para acreditar que fossem brasileiros: dois dias mais tarde o *Lynx* apreendeu o *Simpatia* quando ele também esperava ancorado para embarcar a sua carga humana. Quando o *Firmeza* e o *Simpatia* chegaram perante a comissão anglo-brasileira em Serra Leoa, os membros

63 Sobre o caso do *Empreendedor*, Macaulay e Doherty para Palmerston, Brasil nº 105, 2 de setembro de 1839, F. O. 84/271.

64 *Ibid.*

65 Tucker para Macaulay, 25 de julho, 18 de outubro, anexo a Macaulay e Doherty para Palmerston, Geral nº 180, 31 de de zem bro de 1839, F. O. 84/273.

britânicos da comissão prontamente os condenaram.[66] Eles chegaram até a manifestar surpresa de que o Comandante Tucker e seus oficiais tivessem tido qualquer dúvida de que a comissão condenaria navios brasileiros capturados em tais circunstâncias.[67] Os oficiais da esquadra da África ocidental posicionados ao norte do Equador já não tinham dúvida de que navios de escravos brasileiros seriam condenados com base apenas no seu equipamento. Antes do fim do ano, mais nove navios de escravos vazios foram trazidos perante a comissão anglo-brasileira em Serra Leoa. Embora três se tivessem atribuído a nacionalidade portuguesa, foi provado que todos eram brasileiros – a maioria deles no comércio com a Bahia – e os nove foram condenados.[68] Ainda não havia nenhum juiz brasileiro em Freetown para contestar tais veredictos.

Como reagiu Palmerston à iniciativa tomada por oficiais de marinha britânicos e membros britânicos das comissões mistas no Rio de Janeiro e em Freetown? Ao saber por Ouseley das opiniões de Jackson sobre os tratados anglo-brasileiros, ele consultara *Sir* John Dodson, o procurador-geral, se elas tinham validade e, em caso afirmativo, que novas instruções deveriam ser dadas à Marinha. Em 3 de abril de 1839, Dodson tinha declarado firmemente que no seu entender as opiniões de Jackson não eram consistentes com os termos do tratado de 1826 e que não se justificavam novas instruções. Quando, mais tarde no mesmo mês, foi solicitado a reconsiderar sua opinião, Dodson não viu razão para mudá-la. Ao mesmo tempo, porém, admitiu que o tratado de 1817 e o primeiro artigo do de 1826 estavam até certo ponto em contradição e que seu sentido era ambíguo. Nas circunstâncias, ele achava que, se o governo brasileiro estivesse de acordo, a interpretação de Jackson poderia ser legitimamente adotada, já que ela certamente se coadunava com o objetivo dos dois governos ao assinarem o tratado – a completa supressão do comércio de escravos para o Brasil.[69] Em 31 de agosto, quando o processo relativo ao *Maria Carlota* estava chegando ao fim no Rio de Janeiro e, em Freetown, o *Empreendedor* estava sendo condenado, Palmerston instruiu Jackson a tentar persuadir o governo brasileiro a

66 Macaulay e Doherty, Brasil nº 189, 31 de dezembro de 1839, F. O. 84/273.

67 Bidwell (escrivão do tribunal) para Tucker, 14 de setembro, anexo a Macaulay e Doherty, Geral nº 180; Macaulay e Doherty para Tucker, 31 de dezembro de 1839, F. O. 315/13.

68 Macaulay e Doherty, Brasil nº 189.

69 Palmerston para Dodson, 2 de abril, Dodson para Palmerston, 3 de abril, Palmerston para Dodson, 17 de abril, Dodson para Palmerston, 20 de agosto de 1839, F. O. 83/2348.

Sumário

concordar com a sua interpretação do tratado; caso não o conseguisse, tinha claras instruções para não agir de acordo com ela.[70] Se este despacho tivesse chegado mais cedo ao Rio, Jackson e Grigg admitiriam em novembro, o *Maria Carlota* teria sido absolvido.[71] Mas na ocasião eles presumiram que o ponto em questão tinha sido resolvido, com a aquiescência do Brasil, e portanto nada disseram sobre as instruções de Palmerston. Só em novembro Palmerston soube que tanto o *Empreendedor* como o *Maria Carlota* tinham sido condenados. Ele aceitou com prazer o fato consumado e aprovou sem hesitação os dois veredictos.[72] No dia seguinte ele informou o Almirantado que, à luz do espírito e da intenção do primeiro artigo do tratado anglo-brasileiro de abolição, os navios de escravos brasileiros que partissem de portos no Brasil ou chegassem ao largo da costa africana estavam sujeitos à captura e à condenação.[73] Dois meses antes, de acordo com a lei de Lorde Palmerston de agosto de 1839, os navios de patrulha britânicos tinham sido autorizados a capturar todas as embarcações de escravos portuguesas e aquelas sem nacionalidade, em qualquer estágio da sua viagem, e enviá-los aos tribunais marítimos britânicos para julgamento. Agora eles receberam instruções semelhantes para capturar todos os navios brasileiros que encontrassem e enviá-los para julgamento a um ou outro dos tribunais anglo-brasileiros de comissão mista, onde, esperava-se, mesmo que estivessem apenas equipados para o comércio, seriam daí em diante condenados. Durante 1839 tinha-se feito um progresso real no sentido da supressão final do comércio de escravos para o Brasil – ou assim parecia.

70 Palmerston para os membros da comissão mista no Rio de Janeiro, nº 12, 31 de agosto de 1839, F. O. 84/276.

71 Jackson e Grigg, nº 62, 7 de novembro de 1839, F. O. 84/277.

72 Palmerston para os membros da comissão mista em Serra Leoa, nº 36, 22 de novembro, F. O. 84/266 (impresso em Newbury, *op. cit*, págs. 149-50); Palmerston para os membros da comissão mista no Rio, nº 22, 22 de novembro de 1839, F. O. 84/277.

73 Palmerston para o Almirantado, 23 de novembro de 1839, F. O. 84/303.

Próxima página!

. . . .

Capítulo VII

A GRÃ-BRETANHA E O COMÉRCIO DE ESCRAVOS, 1839-1845

Como o Comandante Joseph Denman, um dos mais experientes oficiais de marinha britânicos que serviram no bloqueio ao comércio de escravos na costa da África ocidental, recordaria mais tarde, o ano de 1839 abriu "uma era na história do comércio de escravos na qual, pela primeira vez, a sua supressão [pela Marinha britânica] se tornou possível".[1] Os navios da Marinha Real foram finalmente autorizados a revistar e capturar embarcações portuguesas e brasileiras (bem como espanholas) – da mesma forma que aquelas sem nacionalidade – que carregassem escravos ou simplesmente estivessem equipadas para o comércio em latitudes tanto meridionais como setentrionais. Além disso, as atividades da marinha – pelo menos do lado africano do Atlântico, onde ainda se concentravam os esforços da Grã-Bretanha para a supressão do comércio estrangeiro de escravos através do Atlântico – já não estavam limitados ao alto-mar. Lorde Palmerston já tinha comunicado ao Almirantado

1 Depoimento perante a comissão anglo-francesa (Broglie-Lushington) sobre o comércio de escravos, 1º de abril de 1845, B. M. Add. MSS (Aberdeen Papers), 43557.

que, na opinião de *Sir* John Dodson, o procurador da Coroa, se navios de guerra britânicos entrassem em águas ou mares africanos era improvável que os chefes locais alegassem – ou tivessem base para alegar – que seus direitos territoriais tinham sido violados.[2] Em 1841, ele confirmou que sua lei de 24 de agosto de 1839 autorizava os oficiais de marinha britânicos a revistar e deter navios de escravos encontrados ancorados ao largo de portos na África portuguesa ou em águas da África portuguesa: onde houvesse autoridades portuguesas na vizinhança, deveria ser pedida permissão prévia, porém, ainda que ela fosse recusada, um oficial não estaria impedido de cumprir o seu dever, desde que não expusesse seu navio ao ataque das baterias costeiras portuguesas.[3] Assim, a marinha britânica pôde não apenas estender as suas operações contra o comércio de escravos para o sul do Equador, mas também adotar novas táticas, consideravelmente mais efetivas: pela primeira vez, em lugar de operar em alto-mar, como se os navios de escravos surgissem das profundezas do oceano, os navios de guerra britânicos puderam patrulhar perto da costa e bloquear os portos de escravos e os pontos de embarque mais notórios ao longo da costa, tomando os navios quando chegavam ou mesmo quando ancorados, bem como na sua viagem de volta. E havia também todo incentivo para que a Marinha usasse os seus novos poderes. Depois do tratado de 1835 com a Espanha e antecipando as mudanças nos tratados com Portugal e com o Brasil, que tornariam possível a captura de navios de escravos vazios, o sistema de prêmios tinha sido modificado: a Lei de Tonelagem de 1838 previa o pagamento, quando o navio era capturado com escravos a bordo, de 1 libra e 10 xelins por tonelada mais 5 libras por cabeça (só 2 libras e 10 xelins se o escravo morria antes de a embarcação capturada chegar ao porto) e 4 libras por tonelada, uniformemente, no caso de o barco negreiro estar vazio.[4] Além disso, os oficiais de marinha tinham agora menos motivo para temer que o barco apreendido fosse absolvido ou que se retardasse indevidamente a sua condenação. De então em diante, os navios portugueses seriam levados a

2 Dodson para Palmerston, 3 de agosto de 1838, F. O. 83/2347.

3 Leveson (F. O.) para Almirantado, 28 de julho, 6 de agosto de 1841, F. O. 84/384.

4 Lloyd, *Navy and the Slave Trade*, pág. 81; Lewis, *Navy in Transition*, pág. 236.

um tribunal marítimo britânico em vez de perante a comissão mista anglo-portuguesa em Serra Leoa. Quanto a navios brasileiros, os oficiais de marinha sabiam que na comissão mista anglo-brasileira em Serra Leoa raramente estava presente um representante brasileiro para contestar a opinião britânica de que, mesmo que estivessem apenas equipados para o comércio de escravos, estavam agora sujeitos a captura e condenação.

Em 1840, a costa ocidental da África tornou-se novamente uma estação naval separada e o seu limite meridional foi estendido até Cabo Frio, compreendendo assim tanto o Congo como Angola. A costa ao sul de Cabo Frio (da qual raramente se exportavam escravos) e Moçambique, na costa oriental da África, permaneceram como responsabilidade da esquadra do Cabo.[5] Aumentos nos orçamentos da Marinha em fins da década dos 30 resultaram em pequena elevação do número de navios na costa ocidental da África – para doze em 1840 e treze em 1841.[6] Era, evidentemente, muito menos do que o necessário para a tarefa a ser cumprida, mas ainda assim foi bem recebido por aqueles que acreditavam que o comércio de escravos diminuiria em proporção à força da esquadra britânica de prevenção. Mais importante, os acréscimos à esquadra incluíam, além de um navio a vapor, alguns veleiros com melhor desenho, como o *Waterwitch*, um pequeno brigue de dez canhões construído por particulares e comprado pela Marinha em 1834, o primeiro navio realmente rápido da esquadra da África ocidental que não era ele mesmo um ex-navio de escravos.

Em novembro de 1839, a primeira captura autorizada pela Lei Palmerston – a da barca *Veloz*, que arvorava a bandeira portuguesa e estava equipada para o transporte de escravos – foi feita pelo H.M.S. *Wolverine* na embocadura do Congo. Depois de vinte anos nos quais, com exceção das poucas que foram entregues às suas próprias autoridades, todas as embarcações de escravos estrangeiras tinham sido levadas pelos seus captores ingleses para julgamento perante comissões mistas, o *Veloz* foi despachado para um tribunal marítimo britânico sediado em Freetown, na Serra Leoa, onde foi condenado em 2 de janeiro de 1840. O *Columbine* também estava ativo na área do Congo, capturando três navios de escravos portugueses vazios antes do fim do ano, enquanto o

5 Lloyd, *op. cit.*, Apêndice D.

6 Lloyd, *op. cit.*, Apêndice C, Bartlett, *Britain and Sea Power*, Apêndice II.

Bonetta apreendia dois ao largo da costa de Angola; estes também foram condenados pelo tribunal marítimo de Serra Leoa. Navios da estação do Cabo também foram pela primeira vez usados no trabalho de patrulha contra o comércio de escravos: H. M. S. *Modeste* capturou dois navios (um com 716 escravos a bordo) na costa oriental da África, que em fevereiro de 1840 foram condenados no tribunal marítimo de Cabo da Boa Esperança. Durante 1840, mais dez embarcações portugueses foram condenadas no tribunal de Freetown, depois de terem sido detidas – sete delas ao sul do Equador – por navios de patrulha da estação da África ocidental. E no mesmo ano mais dezenove embarcações – a maioria delas capturadas na costa oriental da África – foram condenadas no tribunal de Cape Town. Em junho de 1840, pela primeira vez, levaram-se navios ao tribunal marítimo de Santa Helena; antes do fim do ano treze tinham sido condenados, oito dos quais sem nacionalidade e todos capturados na costa ocidental da África, entre 7º e 12º S. Durante 1841 e a primeira metade de 1842, mais uma dúzia de navios portugueses foram capturados (a maioria ao norte da Linha) e condenados no tribunal de Freetown, e cerca de cinqüenta navios de escravos e embarcações auxiliares, portugueses ou de nacionalidade desconhecida, foram condenados em Santa Helena; destes últimos, muitos tinham sido capturados ao sul da Linha pelo *Waterwitch*, sob o Comandante H. J. Matson, e pelo *Fantome*, sob o Comandante E. H. Butterfield.[7] Depois de oito anos, durante os quais só um caso – o do *Incompreensível* – tinha chegado à comissão mista anglo-brasileira em Freetown, onze navios brasileiros foram levados a ela nos seis últimos meses de 1839, mais oito em 1840 e outros oito durante os primeiros seis meses de 1841 – a maioria deles sob suspeita de estarem equipados para o comércio de escravos. Na ausência de qualquer membro brasileiro da comissão, todos foram condenados sem hesitação pelos membros britânicos agindo sós.[8]

7 Lista de capturas julgadas em Santa Helena, F. O. 84/748; lista de capturas julgadas no tribunal marítimo do Cabo, agosto de 1839 a setembro de 1849, F. O. 84/824; lista de julgamentos no tribunal marítimo de Freetown, 1840-4, anexo a Melville para Bandinel, 1 de janeiro de 1845, F. O. 84/556. Para alguns dos feitos mais emocionantes de Matson, Denman, Butterfield etc. durante este período, ver Lloyd, *op. cit.*, 91-6.

8 Macaulay e Doherty, Brasil nº 189, 31 de dezembro de 1839 (relatório relativo a 1839), F. O. 84/273; Jeremie e Lewis, Brasil nº 136, 31 de dezembro de 1840 (relatório relativo a 1840), F. O. 84/310; Melville, Brasil no. 117, 31 de dezembro de 1841 (relatório relativo a 1841), F. O. 84/346.

Muitos dos navios julgados em Serra Leoa tinham sido capturados por navios de patrulha sob o comando do Comandante Denman, oficial superior da divisão setentrional do comando da África ocidental, que se estendia de Cabo Verde a Cabo Palmas. Entre maio e dezembro de 1840 eles tinham mantido um bloqueio eficaz de Gallinas, um estuário 150 milhas ao sul de Serra Leoa, que os levou à realização de quinze capturas. Foi neste ponto que Denman tomou a decisão importante e de amplas conseqüências de desembarcar uma pequena força em Gallinas, destruir oito dos barracões de escravos lá encontrados, juntamente com depósitos pertencentes a mercadores de escravos europeus, e libertar os escravos – mais de 800 deles – que esperavam transporte. Esta iniciativa, que Denman considerou "o golpe mais severo dado no comércio de escravos", foi plenamente apoiado pelo Secretário de Assuntos Coloniais, Lorde John Russell, que em 1841 recomendou a sua repetição em "todas as partes da costa não pertencentes a uma potência civilizada". Palmerston aprovou: "tomar um vespeiro" disse a Lorde Minto, comandante-general da Armada,[*] "... é mais eficaz do que pegar as vespas uma a uma". Em pouco tempo táticas semelhantes tinham sido adotadas em outros lugares ao longo da costa africana ao norte e ao sul de Serra Leoa, onde, como em Gallinas, os mais diretamente afetados foram os mercadores envolvidos no comércio com Cuba, e também ao sul do Equador, em Cabinda e Ambriz, onde grupos de desembarque do *Waterwitch* e do *Madagascar* destruíram oito barracões e libertaram mais de 1300 escravos destinados ao Brasil.[9]

Com mais de 150 navios envolvidos no comércio de escravos para o Brasil capturados (além de um grande número no comércio para Cuba) e pesadas perdas infligidas aos comerciantes de escravos tanto em terra como no mar, os anos de meados de 1839 a meados de 1842 foram um período de êxito sem precedentes para as esquadras da África ocidental e do Cabo. E seus esforços muito contribuíram para uma forte queda no volume do comércio de escravos para o Brasil, depois de vários anos

* A expressão "First Lord of the Admiralty" foi traduzida pelo que seria, na época, no Brasil, o posto equivalente na nossa Marinha. (N. T.)

9 Para o incidente de Gallinas e desenvolvimentos subseqüentes, ver Galvin, "Palmerston's Policy towards East and West Africa", págs. 138-40; Lloyd, *op. cit.*, pág. 95; Fyfe, *History of Sierra Leone*, pág. 220; P. P. 1847-8, XXII (272), House of Commons Select Committee on the Slave Trade, 1º Relatório, depoimento de Denman; Anstey, *Britain and the Congo*, pág. 13.

de contínua expansão. Houve, porém, outros fatores: o excesso de escravos no mercado brasileiro depois das enormes importações da segunda metade dos anos 30, a reduzida procura por produtos brasileiros na Europa ocidental e na América do Norte como conseqüência de um declínio temporário do comércio mundial, e, não o menos importante, a adoção de certas medidas contra o comércio de escravos pelos próprios governos brasileiros durante o período posterior a abril de 1839, especialmente nos meses que se seguiram à Maioridade, em julho de 1840.[10] Entre janeiro e abril de 1839, pelo menos 15.000 escravos tinham sido desembarcados ao longo da costa entre São Sebastião e Vitória; menos de 15.000 foram desembarcados nos últimos oito meses de 1839 e um número ainda menor durante os doze meses seguintes.[11] Em outubro de 1840, Ouseley escreveu que os comerciantes do Rio de Janeiro "não tinham estado tão completamente desanimados por muitos anos, nem as suas especulações tinham sido tão malsucedidas como durante os últimos seis meses".[12] Só uns 10.000 escravos foram importados na área ao norte e ao sul do Rio de Janeiro durante 1841 e outros tantos nos primeiros três trimestres de 1842. Declínio comparável ocorreu nas importações para a Bahia: só 1.500 foram desembarcados em 1840, 1.500 em 1841 e 2.500 em 1842.[13]

Apesar disso, o comércio brasileiro de escravos não tinha de forma alguma sido suprimido e, a partir do fim de 1842, houve sinais de uma acentuada recuperação: pareceria que durante os três anos 1843-5 cerca de 80.000 escravos, talvez mais, foram desembarcados com êxito nas províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo, e pelo menos outros 15.000, na Bahia e em Pernambuco.[14] Houve várias razões para este ressurgimento. Em primeiro lugar, a economia brasileira, e em especial o setor cafeeiro, retomaram a sua expansão depois de um recuo temporário durante os anos 1840-1. Segundo, como vimos, os próprios esforços do Governo brasileiro para suprimir o comércio foram relaxados depois da demissão do Gabinete da Maioridade, de tendência

---

10 Ver acima, capítulo 3, págs. 86-7 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

11 Ver Apêndice.

12 Ouseley para Palmerston, nº 46, 16 de outubro de 1840, F. O. 84/325.

13 Ver Apêndice.

14 Ver Apêndice.

abolicionista.[15] Finalmente, a pressão britânica sobre o comércio de escravos também afrouxou na medida em que os poderes da Marinha britânica foram restringidos em alguns respeitos e os comerciantes começaram a descobrir novos meios de protegerem suas atividades ilegais da interferência britânica.

Em novembro de 1841, um governo conservador tinha assumido na Inglaterra e Lorde Palmerston tinha sido substituído no Foreign Office por Lorde Aberdeen, que pessoalmente estava talvez ligeiramente menos comprometido com a questão do comércio de escravos do que o seu predecessor e, politicamente, menos inclinado a exercer plenamente o poder britânico para conseguir a sua supressão, mais ansioso por evitar disputas desnecessárias com outras potências e mais preso a princípios de legalidade. Nesse ínterim, os procuradores da Coroa tinham mudado de opinião sobre a legalidade das atividades do Comandante Denman em Gallinas em 1841 e ações semelhantes de outros oficiais de marinha britânicos ao longo da costa da África ocidental e, em maio de 1842, Aberdeen sentiu-se na obrigação de comunicar ao Conselho do Almirantado que, na opinião do procurador da Rainha, bloquear rios, desembarcar e destruir edifícios e tirar pessoas mantidas em escravidão em países com os quais a Grã-Bretanha não está em guerra não podem ser considerados como conformes ao direito internacional ou às disposições dos tratados vigentes ... por desejável que possa ser pôr fim ao comércio de escravos, um bem, por eminente que seja, não deve ser alcançado senão por meios legais.[16]

Parecia não haver alternativa senão prosseguir a política, iniciada poucos anos antes, de persuadir chefes africanos a assinar tratados bilaterais com a Grã-Bretanha para a abolição do comércio de escravos e, subsidiariamente, para a proteção e a promoção do comércio legítimo. (Palmerston, por outro lado, achava que o direito internacional regia as relações entre estados europeus e americanos e não era aplicável a africanos “seminus e primitivos”, que deviam ser compelidos a abandonar o comércio de escravos onde eles fossem demasiado selvagens para

15 Ver acima, capítulo 3, pág. 87 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

16 Aberdeen para Almirantado, 20 de maio de 1842, F. O. 84/436; impresso em Newbury, *British Policy towards West Africa: Select Documents*, págs. 162-3.

assinar tratados contra aquele comércio.)[17] Conseqüentemente, foram dadas novas instruções pelo Almirantado, proibindo a destruição de barracões de escravos na costa africana e a libertação de escravos não autorizada por tratado ou acordo escrito e, particularmente, proibindo totalmente a destruição de mercadorias e propriedade pertencentes a comerciantes estrangeiros. Em resumo, a Marinha deveria agir em águas territoriais africanas com maior atenção para a legalidade do que tinha mostrado no passado recente. Inevitavelmente, estas instruções criaram uma nova cautela entre os oficiais de marinha da estação da África ocidental, a qual, segundo a explicação dos comerciantes aos chefes africanos, era a conseqüência de uma revolução na Inglaterra e da derrubada de Lorde Palmerston e das suas políticas contra o comércio de escravos.[18] A publicação da carta de Aberdeen ao Almirantado, de maio de 1842, também levou imediatamente à famosa ação de danos no valor de 300.000 libras que foi movida pelos comerciantes de escravos de Gallinas contra o Comandante Denman e que representou mais um desestímulo para a Marinha britânica. O caso levou seis anos para ser resolvido – em favor de Denman.[19]

A atitude do novo governo conservador em relação à Lei de 1839, de Lorde Palmerston, também foi objeto de considerável preocupação tanto para o seu autor como para abolicionistas importantes, que temiam outro afrouxamento das medidas que tinham sido adotadas contra o comércio de escravos – com resultados tão impressionantes – pelo anterior governo *whig*. Em 1839, um número de pares conservadores liderados pelo Duque de Wellington, agora figura proeminente no Gabinete de Peel, tinha-se oposto ferozmente à Lei e era sabido que o próprio Aberdeen fazia severas críticas a ela, acreditando que as relações com Portugal eram "de um caráter completamente distinto daquelas com qualquer outro país;" o Tejo, achava ele, era "de longe o lugar mais

17 Hansard, lxxvi, 940-1 (16 de julho de 1844), lxxx, 207-8 (5 de maio de 1845). Em seu depoimento à Comissão Especial da Câmara dos Lordes sobre o Comércio de Escravos, em 1850, expressou a opinião de que era "totalmente absurdo" outorgar a "bárbaros insignificantes" os direitos de potências civilizadas: "a posição que a Inglaterra deve assumir em relação a eles é a de um adulto em relação a uma criança." P. P.1850 (Lordes) XXIV (35), 1ª Relatório, par. 4517.

18 P. P. 1847-8, XXII (272), House of Commons Select Committee on the Slave Trade, 1º Relatório, depoimento de Matson, par. 1258.

19 Fyfe, *op. cit*., pág. 224; Lloyd, *op. cit*., págs. 97-9.

importante da Europa fora dos nossos próprios domínios" e sua esperança sincera era que os ingleses pudessem mais uma vez estar lá "não apenas como senhores, mas também [sentindo-se] na própria casa."[20] A Lei de Palmerston, que os portugueses tanto detestavam, tinha então estado em vigor por quase três anos e o governo português estava ansioso por chegar a um entendimento sobre um tratado contra o comércio de escravos que a substituísse, embora insistisse terminantemente em que ele tivesse uma duração limitada. Aberdeen, que também queria ver a Lei substituída por um tratado, estava pronto a oferecer um paliativo ao orgulho português: ele aceitou um artigo adicional, redigido de forma imprecisa, pelo qual os dois governos concordavam em consultar-se mutuamente se, em qualquer momento depois da supressão do comércio de escravos, parecesse necessário rever o tratado a fim de evitar inconvenientes ao comércio legítimo. Como resultado, em 3 de julho de 1842, Howard de Walden e o Duque de Palmela chegaram a um acordo em Lisboa sobre um novo tratado anglo-português contra o comércio de escravos. Baseado no projeto de tratado britânico de agosto de 1838 e muito semelhante ao tratado anglo-espanhol de 1835, o novo instrumento satisfazia o governo britânico em todos os pontos importantes que tinham sido objeto de controvérsia por quase uma década, inclusive cláusulas sobre equipamento e desmantelamento. Além disso, de acordo com os termos de um memorando assinado simultaneamente, o governo português, em 25 de julho, promulgou um decreto que estabelecia severas penas para o comércio de escravos, agora descrito como pirataria.[21] Duas semanas mais tarde, a Lei de 1839 foi suspensa no que se aplicava a navios de bandeira portuguesa; permanecia em vigor apenas para aqueles sem nacionalidade.[22] "Era", declarou Aberdeen na Câmara dos Lordes, "uma lei muito pouco consistente com as relações amistosas que existiam entre a Inglaterra e Portugal; na verdade, era antes um ato de hostilidade e que podia ter levado a uma guerra interminável, se tivesse sido dirigido contra uma potência de maior peso e mais capaz de

---

20 Aberdeen para Ripon, 14 de dezembro de 1842, citado em W. D. Jones, *Lord Aberdeen and the Americas* (Univ. of Georgia Press, 1958), pág. 5, nº 3.

21 Howard de Walden para Aberdeen, nº 22, 3 de julho de 1842, F. O. 84/403; B. F. S. P. xxx, 527-81; B. F. S. P. xxxi, 450.

22 5 e 6 Vict. cap. 114, 12 de agosto de 1842; Lorde Canning (F. O.) para Almirantado, 6 de setembro de 1842, F. O. 84/436.

nos fazer frente".[23] Embora a suspensão de parte da Lei de 1839 e sua substituição por um tratado não afetasse de nenhuma forma o direito de navios de patrulha britânicos revistarem e capturarem navios de escravos que hasteassem a bandeira portuguesa em alto-mar, o artigo 3 do tratado declarava claramente que eles já não tinham o direito de revistar e deter navios de escravos que estivessem parados num ancoradouro ou ao alcance do tiro das baterias costeiras ao longo da costa da África portuguesa, a menos que expressamente solicitados a fazê-lo pelas autoridades portuguesas locais. Assim, no começo de 1843, foram enviadas novas instruções aos oficiais de marinha britânicos para que tivessem ainda maior cautela em águas territoriais portuguesas do que em outros pontos ao longo da costa africana.[24] Ademais, nos termos do novo tratado, embarcações portuguesas capturadas não deveriam no futuro ser julgadas por juízes britânicos nos tribunais marítimos, mas novamente pelas comissões mistas anglo-portuguesas. Quatro novas comissões – duas em território britânico e duas em território português – deveriam ser estabelecidas e, até lá, a comissão anglo-portuguesa de Serra Leoa, que só se ocupara de três casos em mais de três anos, deveria retomar suas funções anteriores. Em 1842, porém, quando o comércio brasileiro estava começando a recuperar-se depois do seu ligeiro recuo, a Marinha britânica já tinha feito muito para assegurar que a bandeira portuguesa, tão amplamente usada durante a década de 30, não fosse mais utilizada por aquele comércio: as comissões mistas anglo-portuguesas, que foram afinal estabelecidas em Luanda (Angola), Boa Vista (Cabo Verde), Spanish Town (Jamaica) e Cabo da Boa Esperança (desta vez o governo britânico escolheu o Cabo, de preferência a Serra Leoa, por causa da sua proximidade da África portuguesa, tanto oriental como ocidental), – todas já funcionando na primavera de 1844 – nunca foram muito ativas.[25]

Um número de comerciantes portugueses que antes tinha navegado sob a sua própria bandeira agora preferia fazê-lo sem bandeira ou documentos. Ainda estavam, portanto, sujeitos a captura de acordo com a lei de 1839, mas os tribunais marítimos britânicos não tinham

---

23 Hansard, lxv, 936, 2 de agosto de 1842; cf. Aberdeen para Peel, 18 de outubro de 1844, citado adiante, capítulo 9, pág. 244 [O número de página refere-se ao texto inglês original.]

24 Canning para Almirantado, 23 de janeiro, 26 de janeiro de 1843, F. O. 84/292.

25 Ver Bethell, *Journal of African History* (1966), pág. 91, nº 42.

autoridade para punir o mestre e a tripulação de um navio condenado, enquanto, se fosse provado que a embarcação era portuguesa e fosse levada perante uma comissão mista anglo-portuguesa e condenada, o mestre e a tripulação poderiam ser entregues às autoridades portuguesas e então, como piratas, ficar sujeitos a penas severas, de conformidade com o decreto de julho de 1842. De sua parte, os oficiais de marinha britânicos pouco se esforçavam para provar que barcos aparentemente sem nacionalidade eram portugueses porque sabiam que os navios capturados seriam tratados mais sumariamente nos tribunais marítimos britânicos, onde não havia juízes estrangeiros para questionar a legalidade da captura ou o caráter da embarcação sob julgamento, do que em qualquer das comissões mistas anglo-portuguesas. Durante três anos desde o fim de 1842, mais de trinta navios sem bandeira ou documentos – na maioria praticando o comércio com o Brasil ao sul do Equador – foram capturados e subseqüentemente condenados nos tribunais marítimos de Santa Helena, do Cabo e de Serra Leoa.[26]

Muitos dos comerciantes de escravos (portugueses, brasileiros e outros) que optaram por buscar uma alternativa segura para a bandeira portuguesa acharam-na sob o pavilhão americano. Apesar de todos os esforços de Palmerston, os Estados Unidos continuavam a ser a única grande potência marítima fora da rede de tratados sobre o direito de busca, e os navios de patrulha britânicos não tinham, pois, autoridade para revistar ou capturar embarcações que arvorassem as cores e tivessem documentos americanos.[27] E os navios americanos não eram adequadamente policiados pela marinha da sua nacionalidade: desde o começo dos anos 20, raramente navios de guerra americanos tinham visitado a costa da África e só uma pequena esquadra americana estava posicionada, e ainda assim intermitentemente, na costa do Brasil. A bandeira americana começou a aparecer regularmente no comércio internacional de escravos quando foi introduzida no comércio com Cuba, depois da assinatura do tratado abrangente anglo-espanhol de 1835. A partir de 1838, surgiram notícias do seu aparecimento no comércio com o Brasil e o seu uso

26 Ver acima, pág. 182, nº 1 [O número de página refere-se ao texto inglês original.]

27 As negociações entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos sobre o direito de busca foram exaustivamente examinadas em H. G. Soulsby, *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo-American Relations, 1814-62* (Baltimore, 1933).

cresceu rapidamente durante os anos 1840-41.[28] Apesar de leis federais que proibiam a participação de cidadãos e embarcações americanos no comércio de escravos, navios de construção americana deixavam Baltimore, Nova Iorque, Providence, Boston, Salem e outros portos da Nova Inglaterra para o Brasil, onde eram vendidos a americanos que serviam de fachada para comerciantes de escravos ou diretamente a comerciantes que concordavam em recebê-los somente quando chegavam à costa africana, ou eram simplesmente afretados para o comércio de escravos. Essas embarcações navegavam então para a África protegidas pela bandeira americana – e freqüentemente com um mestre e tripulação americanos a bordo – levando "produtos para o litoral" (equipamento para o comércio de escravos e produtos para serem trocados por escravos) e "passageiros" (tripulação escrava adicional). Para alguns barcos americanos – aqueles que agiam simplesmente como "auxiliares" – isso encerrava o seu envolvimento no comércio de escravos. Outros faziam a viagem de volta com um carregamento de escravos – como embarcações americanas ou, mais freqüentemente, depois de mudarem de bandeira e documentos, como navios brasileiros ou portugueses, já que, depois de os escravos terem sido embarcados, os navios e a tripulação americanos corriam o risco, de acordo com a lei dos Estados Unidos, de serem tratados como piratas se tivessem a má sorte de encontrar um navio de guerra do seu país; nas circunstâncias, eles preferiam arriscar-se a serem capturados pela Marinha britânica. O que era ainda mais sério do ponto de vista britânico era o fato de que um número crescente de navios brasileiros e portugueses que partiam de portos brasileiros assumiam fraudulentamente a nacionalidade americana pelo simples expediente de hastearem aquela bandeira, a fim de evitar serem revistados por navios da esquadra britânica da África ocidental quando chegavam perto da costa daquele continente.[29] No fim de 1841, na sua Mensagem ao Congresso, o

28 Ouseley para Palmerston, nº 47, 16 de outubro de 1840, F. O. 84/325; Ouseley nº 7, 28 de fevereiro de 1841, F. O. 84/364; Ouseley nº 97, 31 de agosto, nº 98, 31 de agosto de 1841, F. O. 84/366.

29 A participação americana no comércio brasileiro de escravos durante a década de 1840 está bem documentada. Sobre as atividades do *Agnes*, do *Montevideo* e do *Sea Eagle* durante 1844, por exemplo, ver Lawrence F. Hill, *Diplomatic Relations between the United States and Brazil* (Duke Univ. Press, 1932), capítulo 5, "The Abolition of the African Slave Trade to Brazil" (publicado originalmente em H. A. H. R. xi (1931), 169-97), págs. 122-7. Durante os anos de 1841-5, 64 embarcações americanas foram vendidas no Rio de Janeiro, 56 partiram para a África, 40 chegaram da África, *ibid*., pág. 129. Também Warren S. Howard, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862* (Univ. of California Press, 1963), Apêndice G, *Some American Slavers in the Brazilian Trade, 1840-1850*.

Presidente Tyler admitiu que a bandeira americana estava sendo "grosseiramente enxovalhada pelos dissolutos e velhacos de outras nações"[30] para fins de comércio de escravos.

Ao mesmo tempo em que reconhecia prontamente não ter ainda a Marinha Real o direito de abordar e revistar embarcações genuinamente americanas, o Governo britânico, a partir de meados de 1839, tinha autorizado os seus oficiais, à sua discrição, a abordar navios de escravos que arvorassem a bandeira americana, quando houvesse motivo razoável para suspeitar de fraude, para verificar a sua verdadeira nacionalidade e, se pudesse ser facilmente provado que eram espanhóis, brasileiros ou portugueses, prendê-los e mandá-los a julgamento. Na prática, provou-se, porém, extremamente difícil diferençar entre embarcações americanas espúrias e genuínas. Inevitavelmente, havia erros e os Estados Unidos se recusavam, em todo caso, a reconhecer as tentativas da Grã-Bretanha para distinguir entre o direito de abordagem (a fim de estabelecer a nacionalidade) e o direito de busca no direito internacional.[31] Em março de 1840, em Serra Leoa, dois oficiais de marinha graduados, um americano, Tenente John S. Paine, do U.S.S. *Grampus*, e um britânico, Comandante William Tucker, do H.M.S. *Wolverine*, por sua própria iniciativa, estabeleceram um esquema prático de trabalho para a supressão do comércio de escravos praticado ao abrigo da bandeira americana: concordaram em que os navios de suas respectivas esquadras investigariam toda embarcação encontrada com a bandeira americana hasteada e deteria todos aqueles equipados para o tráfico de escravos ou carregando escravos; se um navio provasse ser americano seria entregue ao barco de patrulha da sua nacionalidade; se espanhol, brasileiro ou português (ou britânico) a um navio de patrulha britânico. No mês de junho seguinte, porém, este arranjo *ad hoc* para o patrulhamento conjunto anglo-americano foi repudiado em Washington.[32] Ao mesmo tempo, o governo americano manteve-se intransigente em sua atitude em relação à marinha britânica e ao direito de busca.

30 Soulsby, *op. cit.*, pág. 47.

31 Para a controvérsia sobre a diferença entre o direito de abordagem e o direito de busca no direito internacional, *ibid.*, págs. 58-77.

32 *Ibid.* pág. 56; Peter Duignan e Clarence Clendenen, *The United States and the African Slave Trade 1619-1862* (Stanford Univ. Press, 1963), págs. 42-3.

Lorde Aberdeen não conseguiu fazer mais progresso do que Palmerston nessa questão. Resolveu, portanto, aceitar apenas um policiamento mais efetivo dos navios mercantes americanos pela Marinha do seu próprio país. Pelo artigo 8 do Tratado Webster-Ashburton, assinado em Washington em 9 de agosto de 1842, os Estados Unidos concordaram em posicionar uma força naval permanente, com um mínimo de 80 canhões, na costa da África ocidental.[33] A primeira esquadra americana da África ocidental, sob o comando do Comodoro Matthew Perry (famoso mais tarde por abrir o Japão ao comércio ocidental), chegou à costa em agosto de 1843. Com apenas quatro navios – a fragata *Macedonia*, o brigue *Porpoise* e duas corvetas –, estabeleceu, porém, a sua base em Porto da Praia, nas ilhas de Cabo Verde, a considerável distância das áreas de escravos da Costa da Guiné e a um mês de viagem do Congo. Além disso, Perry e seus sucessores foram instruídos a dar prioridade à proteção e promoção do comércio americano legítimo em vez de à supressão do comércio de escravos. O resultado foi que a esquadra americana pouco fez para reduzir a participação americana no comércio transatlântico de escravos.[34] Em fevereiro de 1844, George H. Profitt, ministro americano no Rio de Janeiro, escreveu ao secretário de Estado americano em Washington:

> os comerciantes de escravos riem da nossa esquadra africana e mais de um comerciante da costa confessou abertamente que podia navegar três vezes em três milhas em torno da fragata *Macedonia*, que não se importariam se houvesse vinte fragatas semelhantes naquela costa, que ainda não tinham visto um navio da esquadra americana, embora tivessem visitado a costa por centenas de milhas e que os únicos navios de patrulha que encontram são britânicos, e para eles apenas têm de mostrar as cores americanas.[35]

Embora o governo conservador na Grã-Bretanha nunca renunciasse formalmente à sua reivindicação de que os navios de guerra britânicos pudessem pelo menos exercer o direito de abordar embarcações suspeitas de hastearem ilegalmente o pavilhão americano de modo a evitarem uma busca legítima, na prática ela caiu em desuso desde que o tratado de 1842 entrou em vigor; daí em diante, os oficiais de marinha

33 Soulsby, *op. cit.*, págs. 78-88; Duignan e Clendenen, *op. cit.*, págs. 37-8.

34 Duignan e Clendenen, *op. cit.*, págs. 38-9; Howard, *op. cit.*, págs 40-3 e Apêndice E, *The African Squadron.*

35 Citado em Hill, *op. cit.*, pág. 122.

britânicos tiveram instruções estritas para se aproximarem de navios com a bandeira americana apenas quando estivessem absolutamente certos de que não eram americanos.

Durante os anos de 1843-5, os oficiais britânicos se queixaram de que os seus esforços contra o comércio de escravos estavam sendo paralisados pelo uso generalizado da bandeira americana.[36] Do comércio de escravos para o Brasil, Profitt escreveu do Rio de Janeiro – com pequeno exagero:

> é um fato que não se deve disfarçar ou negar que o comércio de escravos é quase inteiramente efetuado sob a bandeira americana e em barcos de construção americana vendidos aqui, afretados a comerciantes de escravos para a costa da África. Na verdade, o tráfico ilícito não poderia ser praticado de forma significativa se não fosse o uso que se faz da bandeira americana e as facilidades criadas pelo afretamento de navios americanos para carregar para a costa da África o equipamento para o comércio e os materiais para a compra de escravos.[37]

Um ano mais tarde, em fevereiro de 1845, seu sucessor, Henry A. Wise, um virginiano partidário da escravidão (embora ao mesmo tempo inimigo do comércio de escravos) comentou:

> Somos um "objeto de desprezo entre as nações" – o único povo que pode obter e transportar toda e qualquer coisa para o comércio de escravos sem medo dos navios de patrulha britânicos; e porque somos o único povo que o pode, devemos permitir o privilégio de que tanto nos orgulhamos ser pervertido e degradar a nossa própria gloriosa bandeira a pavilhão de pirata – a proteção do mercador de escravos – o passaporte brasileiro, português e espanhol para um comércio criminoso contrário às nossas próprias leis e às leis de quase todas as nações civilizadas da Terra? ... só a nossa bandeira pode dar a proteção necessária contra o direito de abordagem, busca e apreensão, e nossos cidadãos ... estão envolvidos no negócio e participam dos lucros do comércio de escravos de e para os portos do Brasil, tão plenamente quanto os próprios brasileiros e outros, em associação com os quais o praticam. De fato, sem a ajuda de nossos cidadãos e da nossa bandeira, ele definitivamente não poderia ser praticado com êxito.[38]

---

36 P. ex., Foote (H.M.S. *Madagascar*) para Almirantado, 29 de setembro de 1843, F. O. 84/548; Comodoro Jones (H.M.S. *Penelope*) para Almirantado, 31 de dezembro de 1844, F. O. 84/609; Bosanquet (H.M.S. *Alert*) para Jones, 2 de julho de 1845, F. O. 84/612.

37 Citado em Hill, *op. cit.*, pág. 121.

38 Citado em Hill, *op. cit.*, pág. 128.

Mais uma vez a gravidade da situação era compreensivelmente exagerada, embora a recusa dos Estados Unidos em aceitar um tratado de direito de busca claramente ameaçasse prejudicar todo o sistema preventivo britânico.

Enquanto isso, a bandeira brasileira tinha reaparecido no comércio de escravos para o Brasil e por algum tempo lhe forneceu um grau inesperado de proteção. Muitos comerciantes brasileiros e portugueses que tinham acabado por reconhecer que não podiam continuar a usar a bandeira portuguesa da maneira como tinham feito nos anos 30, que achavam que navegar sem bandeira era demasiado arriscado e consideravam que o trabalho e a despesa envolvidos na obtenção de documentos e da bandeira americanos não valiam a pena (particularmente desde que, por um período, os navios de patrulha britânicos pareceram plenamente dispostos a dar busca e capturar navios brasileiros e portugueses que tinham simplesmente assumido a nacionalidade americana para praticar o comércio de escravos) começaram a mostrar marcada preferência pela bandeira brasileira. A princípio, bandeira e documentos brasileiros apenas garantiam que, se capturado ao deixar o Brasil, um navio seria levado perante a comissão anglo-brasileira no Rio de Janeiro, onde havia pelo menos uma razoável possibilidade de ser absolvido. Na costa africana, a bandeira brasileira não oferecia mais proteção do que a portuguesa se um navio fosse azarado bastante – ou lento bastante – para ser apanhado por um barco de patrulha britânico: graças à ausência de membros brasileiros, a condenação pela comissão mista sediada em Serra Leoa era tão certa como em qualquer tribunal marítimo britânico. No começo de outubro de 1841, entretanto, um novo juiz brasileiro na comissão, José Hermenegildo Frederico Niterói, e um novo comissário de arbitragem, Joaquim Tomás do Amaral, chegaram a Serra Leoa e foi apenas uma questão de tempo para que o direito, de acordo com os termos dos tratados anglo-brasileiros, de navios de patrulha britânicos capturarem embarcações brasileiras com base somente no respectivo equipamento (um direito que tinha sido estabelecido pela primeira vez no caso do *Empreendedor*, dois anos antes, que tinha sido confirmado pelo novo governo conservador, mas que ainda era contestado pelo Brasil)[39] fosse disputado em audiência pública. Em 9 de dezembro de

39 Canning para Almirantado, 23 de dezembro de 1841, F. O. 84/385.

1841, uma tripulação de presa do H.M.S. *Waterwitch* trouxe para Freetown o navio brasileiro *Ermelinda*, capturado seis semanas antes ao largo da costa de Angola. No dia seguinte, uma tripulação de presa do H.M.S. *Cygnet* trouxe o barco brasileiro *Galiana*, capturado duas semanas antes na baía de Benin. Ambos compareceram perante a comissão anglo-brasileira e, pela primeira vez desde 1831, todos os membros da comissão estavam no tribunal para julgá-los. Desde o começo – ou assim pareceu ao Dr. William Fergusson, governador interino da colônia, que estava substituindo W. W. Lewis, juiz britânico na comissão – Niterói assumiu o papel de conselheiro e advogado dos comerciantes brasileiros e, quando finalmente deu a sua opinião, declarou que, como não havia escravos a bordo, os navios, nos dois casos, tinham sido detidos ilegalmente. Fergusson, por outro lado, foi a favor da condenação das duas embarcações: o caso do *Empreendedor* constituía um precedente para tal decisão e havia razão para presumir a aprovação tácita do governo brasileiro para condenações subseqüentes pela comissão anglo-brasileira, já que ele tinha sido informado de cada veredicto a que tinha chegado a comissão e aceito a metade da renda de todos os navios vendidos. A impossibilidade de os juízes se porem de acordo e o fato de os dois árbitros estarem presentes tornaram necessário, nos dois casos, tirar a sorte para a arbitragem. Quando, em 11 de janeiro de 1842, o árbitro inglês Michael Melville, venceu o sorteio, o *Galiana* foi condenado. Quando, em 20 de janeiro, o brasileiro Tomás do Amaral venceu, o *Ermelinda*, quase idêntico em termos de equipamento, foi libertado.[40] Foi um desfecho altamente insatisfatório, que levou a um notável aumento no uso da bandeira brasileira e que minou seriamente a confiança dos oficiais de marinha britânicos na comissão anglo-brasileira em Serra Leoa.

Só em junho de 1842 outro navio brasileiro, o *Santo Antônio*, foi trazido perante a comissão mista. Já então, nenhum dos dois membros brasileiros da comissão estava em Freetown: Niterói tinha ido para as Canárias em maio, por motivo de saúde; mais ou menos na mesma época, Amaral também partiu, por motivos que não são claros, para nunca regressar. Os membros britânicos da comissão julgaram, portanto,

40 Fergusson e Melville para Aberdeen, Brasil nº 3, 13 de janeiro, nº 10, 25 de janeiro de 1842, F. O. 84/391. Em Londres, *Sir* John Dodson concordou com Fergusson que o *Ermelinda* deveria ter sido condenado (Dodson para Aberdeen, 27 de setembro de 1842, F. O. 83/2350).

rapidamente do *Santo Antônio* e o condenaram.[41] E continuaram, condenando mais três navios brasileiros antes do fim de 1842 e mais três no começo de 1843 – nenhum deles efetivamente carregando escravos. No seu regresso a Serra Leoa, em maio de 1843, entretanto, Niterói deixou claro mais uma vez que nunca tinha sido instruído a aceitar a interpretação britânica do tratado de abolição anglo-brasileiro; além disso, ele não apenas acreditava que tais instruções nunca seriam dadas, mas mesmo que o fossem, declarou, ele pessoalmente as ignoraria, continuaria a julgar casos à luz da sua própria interpretação do tratado e indiciaria perante a Câmara de Deputados brasileira qualquer ministro responsável por elas.[42] Havia claramente o risco de uma controvérsia aberta na comissão mista cada vez que um navio brasileiro suspeito de pretender comerciar em escravos fosse capturado por um barco de patrulha britânico. Pelo sistema de sorteio, a condenação ou a liberação, em cada caso, dependeria da sorte, e o resultado é que navios brasileiros de escravos teriam de ser liberados e os oficiais de marinha britânicos ficariam mais desestimulados de deter navios que arvorassem a bandeira brasileira, exceto quando apanhados no ato de transportar escravos. Os membros britânicos da comissão sugeriram, pois, a Lorde Aberdeen que um caso só fosse submetido a arbitragem quando os dois juízes divergissem quanto à nacionalidade ou ao caráter de um navio.[43] Em setembro de 1843, a conselho de *Sir* John Dodson, Aberdeen instruiu especificamente os membros britânicos a "resistirem ao pedido de arbitragem" nos casos em que um navio brasileiro fosse encontrado equipado para o comércio de escravos; todos os navios brasileiros de escravos, ele concordava, estavam praticando um comércio ilegal e, portanto, sujeitos a captura e condenação.[44] A decisão foi considerada pelos funcionários do tribunal em Serra Leoa como de grande conseqüência para o futuro do comércio de escravos com o Brasil, "um ferimento do qual esperamos que ele nunca se recupere". No seu relatório anual sobre 1843, eles se entusiasmaram com

41 Melville e Hook para Aberdeen, Brasil nº 86, 31 de dezembro de 1842 (relatório relativo a 1842), F. O. 84/393.

42 Niterói, 5 de julho de 1843, anexo a Melville para Aberdeen, Brasil, separado, 18 de fevereiro de 1844, F. O. 84/504.

43 McDonald e Hook, Brasil nº 24, 28 de junho de 1843, F. O. 84/449.

44 Aberdeen para os membros da comissão em Serra Leoa, nº 14, 11 de setembro de 1843, F. O. 84/448.

"esta nobre instrução", que descreveram como "um dos acontecimentos mais importantes nos anais da abolição".[45] A verdade, porém, era que pouco progresso real tinha sido feito. O juiz britânico na comissão logo percebeu o que deveria ter sido óbvio desde o começo – que como ele não podia exarar uma sentença sobre um navio de escravos capturado sem a concordância do seu colega brasileiro, uma recusa absoluta da sua parte de aceitar a arbitragem em casos controversos significaria simplesmente que tais casos ficariam congelados até que os dois governos chegassem a um acordo sobre a cláusula de equipamento.[46]

Felizmente, o problema só surgia quando a recusa de um juiz brasileiro em condenar um navio de escravos brasileiro com base na sua aparência e equipamento coincidia com a presença de um árbitro brasileiro no tribunal. Esta tinha sido a situação no inverno de 1841-2, quando o *Galiana* foi condenado e o *Ermelinda*, absolvido. De fato, nunca voltou a ocorrer. Quando, durante o verão de 1843, os navios brasileiros *Confidência*, capturado em março pelo H.M.S. *Lily* ao largo de Quelimane, na costa leste da África, e *Esperança*, capturado em maio pelo H.M.S. *Spy* ao largo de Popo Pequeno, chegaram a Freetown como presas, os dois juízes da comissão estavam presentes e não concordaram sobre um veredicto. O juiz britânico estava, porém, perfeitamente disposto a aceitar a arbitragem, já que o árbitro brasileiro ainda estava ausente do tribunal, como tinha estado desde maio do ano anterior. O voto decisivo coube automaticamente ao árbitro britânico, que condenou os dois navios sem hesitação.[47] No outono de 1843, Niterói tomou mais dois meses de licença. Ao regressar, soube das instruções que Lorde Aberdeen tinha dado sobre a questão da arbitragem e, considerando que suas funções judiciais seriam seriamente prejudicadas, demitiu-se em 9 de novembro.[48] Mais uma vez o Brasil ficou sem representante na comissão mista para contestar a legalidade das capturas britânicas. Durante o inverno de 1843-4, mais de uma dúzia de navios brasileiros foram trazidos perante a comissão mista – só três deles carregando escravos. Agindo sozinhos,

45 Membros da comissão de Sua Majestade para Foote, oficial superior de marinha, 6 de novembro de 1843, anexo a Melville 18 de fevereiro de 1844; McDonald e Hook, Brasil nº 82, 31 de dezembro de 1843 (relatório relativo a 1843), F. O. 84/450.

46 Melville 18 de fevereiro de 1844; Dodson para Aberdeen, 11 de maio de 1844, F. O. 83/2352.

47 McDonald e Hook nº 82.

48 Melville e Hook, Brasil nº 52, 10 de novembro de 1843, F. O. 84/450.

o juiz e o árbitro britânicos condenaram todos menos dois – o *Conceição Flora* e o *Prudência*, que foram libertados por falta de prova suficiente das suas intenções criminosas.[49] Duas absolvições no espaço de poucos meses sugerem que os funcionários britânicos não condenavam sumariamente todos os navios brasileiros trazidos perante eles.

Em maio de 1844, para consternação tanto dos membros da comissão como dos oficiais de marinha britânicos, Manuel de Oliveira Santos, que tinha sido comissário de arbitragem brasileiro em meados da década dos 30, voltou a Serra Leoa na mesma posição, com poderes, se necessário, para atuar como juiz. No caso, tampouco havia razão para alarma. Estranhamente, Oliveira Santos parece não ter recebido quaisquer instruções claras do Governo brasileiro sobre como deveria agir e, no primeiro caso que chegou ao tribunal – o do navio de escravos *Isabel*, capturado pelo H.M.S. *Larne* –, deixou-se guiar durante todo o processo por Michael Melville, o novo juiz britânico, que ele conhecia bem da sua primeira estada em Freetown. Depois de depoimentos que duraram apenas oito dias, o navio foi condenado unanimemente, embora nada indicasse que tivesse havido escravos sequer perto dele.[50] Foi a primeira vez em que um juiz brasileiro tinha condenado um navio da sua nacionalidade com base apenas no seu equipamento. Nos seus despachos de rotina, Melville tratou o veredicto como um assunto corrente, mas, em particular, manifestou a James Bandinel, no Departamento para o Comércio de Escravos do Foreign Office, sua euforia em conseguir o avanço pelo qual tinha estado esperando. Era, achava ele, o acontecimento mais notável do ano.[51]

Em setembro e novembro de 1844, Oliveira Santos condenou mais dois navios brasileiros equipados para o comércio de escravos – o *Aventureiro* e o *Virgínia* – além de dois que tinham sido capturados carregando escravos.[52] Foi aí que ele soube, para sua consternação, que o ministro brasileiro em Londres, José Marques Lisboa, tinha negado firmemente que o Governo brasileiro jamais houvesse, mesmo tacitamente,

49 McDonald e Hook, Brasil nº 82; Melville e Hook para Aberdeen, Brasil nº 102, 31 de dezembro de 1844 (relatório relativo a 1844), F. O. 84/507.

50 Melville e Hook, Brasil nº 102.

51 Melville para Bandinel, 21 de agosto de 1844, Particular, F. O. 84/504.

52 Melville e Hook, Brasil nº 102.

acedido ao princípio de que todos os navios de escravos brasileiros eram passíveis de condenação pelas comissões mistas.[53] Durante o inverno de 1844-5, seis navios brasileiros acusados de pretenderem comerciar em escravos foram trazidos perante o tribunal de Freetown. Oliveira Santos estava ausente para o julgamento de um caso – o do *Esperança* (anteriormente condenado em junho de 1842 como o *Santo Antônio*) – e não houve demora na aprovação de um veredicto de culpa. Em todas as outras ocasiões, porém, ele discordou do juiz britânico e deu um veredicto favorável à absolvição. Até que eles efetivamente tivessem escravos a bordo, argumentava ele agora, tinha de haver séria dúvida sobre as intenções destes navios e de outros semelhantes, e continuava acusando a Grã-Bretanha de tentar arruinar o comércio legítimo do Brasil com a África. Mas como nenhum outro funcionário brasileiro estava presente no tribunal, o juiz britânico ainda podia concordar com a arbitragem e os cinco navios brasileiros foram condenados pelo voto decisivo de James Hook, o árbitro britânico.[54] Antes de deixar Serra Leoa, em 1º de abril de 1845, sofrendo de febre e do que um certificado médico descrevia como "dor de barriga seca", Oliveira Santos reafirmou a sua convicção de que nenhum veredicto outro que o de "inocente" deveria ser dado contra navios brasileiros capturados antes de terem embarcado escravos. E de Londres, em 5 de agosto, ele realmente retirou os veredictos que no passado tinha dado em tais casos.[55] Conversações com Lisboa tinham servido para persuadi-lo de que se tinha enganado ao deixar-se guiar por precedentes que tinham sido estabelecidos na comissão mista anglo-brasileira na ausência de um membro brasileiro e sem a sanção do seu governo.

Enquanto isso, algumas decisões importantes tinham sido tomadas em Londres sobre o futuro da campanha da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos. Em dezembro de 1842, o governo conservador tinha constituído uma comissão integrada por Stephen Lushington, James Bandinel, Comandante Joseph Denman e William Rothery, cuja tarefa era examinar o papel da Marinha britânica na

53 Lisboa para Aberdeen, 27 de junho de 1844, F. O. 84/524.

54 Melville e Hook, Brasil nº 102; Melville e Hook, Brasil nº 133, 31 de dezembro de 1845 (relatório relativo a 1845), F. O. 84/560.

55 Melville e Hook, Brasil nº 29, 2 de abril 1845, A. H. I. 57/2; Melville e Hook, Brasil nº116, 8 de outubro de 1845, F. O. 84/560.

supressão do comércio de escravos, fazer recomendações sobre as táticas que deveria empregar e preparar novas instruções de caráter abrangente para orientação dos oficiais de marinha britânicos. Seu relatório, que ficou pronto na primavera de 1844, recomendou um esforço muito maior na costa ocidental da África e a adoção mais sistemática pela esquadra da África ocidental do patrulhamento próximo ao litoral e de táticas de bloqueio como as usadas em 1840-2 – embora com uma atitude menos arrogante em relação à sua legalidade.[56] Ao aceitar essas recomendações, o Governo concordou em aumentar o mais possível o número de navios na estação naval da África ocidental, o que resultou em quase dobrar a esquadra nos doze meses seguintes. Em 1845 ela já era composta de vinte e uma naves, entre as quais sete a vapor – o navio-capitânia *Penelope*, o *Gorgon*, o *Hydra*, o *Growler*, o *Ardent*, o *Albert*, o *Prometheus* (nem todos adequados, porém, ao serviço de patrulha contra o comércio de escravos) – e umas poucas corvetas ligeiras e brigues categoria Symondite.[57] (E depois de uma bem sucedida patrulha do *Cleopatra*, em 1842, um número maior de navios da esquadra do Cabo foi enviado para serviço de patrulha contra o comércio de escravos ao longo da costa leste da África.)[58] O impacto dessas mudanças começou a fazer-se sentir plenamente durante o período imediatamente seguinte à partida de Oliveira Santos de Serra Leoa, em abril de 1845. A esquadra da África ocidental teve muito mais êxito do que nos últimos anos anteriores: em menos de quatro meses, quinze navios brasileiros foram trazidos perante a comissão mista anglo-brasileira – todos eles capturados antes de terem embarcado escravos – e todos foram condenados pelos membros britânicos da comissão.[59] Foi nessa época, entretanto, em agosto de 1845, que a comissão foi declarada não ser mais competente para julgar embarcações de escravos

56 B. M. Add. MSS 40453 (Peel Papers). Um resultado do relatório da comissão foi a compilação, há muito necessária, de um digesto dos tratados, leis, instruções etc. contra o comércio de escravos, que pudesse ser distribuído em forma de livro aos oficiais de marinha envolvidos na supressão daquele comércio: *Instructions for the Guidance of Her Majesty's Naval Officers Employed in the Suppression of the Slave Trade* (Londres, 1844).

57 Lloyd, *op. cit.* pág. 101 e Apêndice C. A esquadra da África ocidental ainda estava concentrada, porém, ao norte do Equador: 2 navios ao norte de Serra Leoa, 6 entre Serra Leoa e Gallinas, 6 nas Baías, 4 no Congo, 2 em Benguela (Jones para o Almirantado, 28 de agosto de 1845, F. O. 84/612).

58 Para o serviço de patrulha da Marinha britânica contra o comércio de escravos na costa leste da África, ver G. S. Graham, *Great Britain in the Indian Ocean* (Oxford, 1967), págs. 134 segs.

59 Melville e Hook, Brasil nº 133.

capturadas, e toda a questão dos direitos da Marinha britânica em relação aos navios de escravos brasileiros foi totalmente reaberta.[60]

Do outro lado do Atlântico, navios de guerra britânicos posicionados na costa do Brasil desempenharam um papel secundário na supressão do comércio de escravos para aquele país durante o período posterior a 1839, como tinham feito em toda a década de 1830. Quando, no fim de 1839, os poderes da Marinha para combater o comércio de escravos foram aumentados pela primeira vez, o grosso da esquadra na costa leste da estação da América do Sul (que por um breve período durante 1840-1 tinha sido fundida com a do Cabo sob o comando do Contra-Almirante *Sir* Edward King) tinha sido, ou estava para ser, despachada para o rio da Prata com o objetivo de proteger interesses comerciais britânicos na área e manter a paz que Juan Manuel de Rosas, o ditador argentino (1835-52), parecia disposto a perturbar. E ficaria lá por mais de meia década.[61] Repetidas solicitações da Legação britânica e dos membros britânicos da comissão mista no Rio de Janeiro – e numa notável ocasião, de um ex-primeiro-ministro brasileiro, Antônio Carlos de Andrada[62] – em favor de um patrulhamento sistemático da costa brasileira por uma esquadra preventiva britânica permanente não receberam a atenção de Londres. Durante a primeira parte da década de 40, três ou quatro navios de patrulha estavam esporadicamente disponíveis para proteger interesses britânicos no Brasil durante o que W. G. Ouseley, o encarregado de negócios britânico, costumava chamar "estes tempos incertos" (uma referência ao fato de que o governo central ainda não tinha firmado a sua autoridade sobre todas as partes do vasto país e as revoltas provinciais não eram raras) e, subsidiariamente, manter vigilância sobre o tráfico de escravos. Desde o começo, entretanto, eles foram submetidos a restrições de um tipo que, do outro lado do Atlântico, os navios de guerra só experimentaram depois de 1842. Por exemplo, a marinha britânica não podia estabelecer um bloqueio da costa brasileira

---

60 Ver adiante, capítulo 9.

61 Sobre a luta política entre *colorados* e *blancos* no Uruguai durante os anos 30 e 40, a interferência de Rosas e a intervenção anglo-francesa no interesse da estabilidade política e do comércio, ver, p. ex., John F. Cady, *Foreign Intervention in the Río de la Plata, 1838-1850* (Univ. of Pennsylvania Press, 1929), *passim*, e H. S. Ferns, *Britain and Argentina in the Nineteenth Century* (Oxford, 1960), págs. 240-80.

62 Hamilton para Aberdeen, nº 12, 20 de outubro de 1841, F. O. 84/366. A notícia da entrevista Andrada-Hamilton causou um escândalo político no Brasil; ver A. C. Tavares Bastos, *Cartas do Solitário* (Rio de Janeiro, 1863), pág. 174.

sem interferir com o comércio costeiro legítimo, que ligava as províncias geograficamente isoladas do Brasil, e sem violar as águas territoriais brasileiras. Também havia o problema das autoridades locais brasileiras, civis e militares, as quais, independentemente de protegerem o tráfico ou serem coniventes com ele, tinham de ressentir-se de qualquer desrespeito aos direitos do Brasil como estado independente; podia-se razoavelmente esperar que, onde pudessem, repelissem pela força os navios de patrulha britânicos. Além disso, no caso de navios capturados na costa brasileira, a condenação era muito menos certa na comissão mista do Rio de Janeiro do que no tribunal misto em Serra Leoa. Diferentemente de Freetown, sempre havia um juiz brasileiro da comissão presente no Rio de Janeiro e, como o caso do *Recuperador* tinha claramente evidenciado em 1839, quando um navio brasileiro era apreendido na sua viagem de ida e na ausência de qualquer prova conclusiva da sua culpa, a evidência circunstancial da sua intenção de comerciar em escravos teria de ser esmagadora para convencer um juiz brasileiro do seu caráter criminoso. Para ele, nenhum item isolado do equipamento destinado ao comércio de escravos podia justificar a condenação de um navio capturado ao largo da costa brasileira, onde centenas de embarcações praticavam diariamente atividades de comércio perfeitamente legítimas. Ademais, apesar do precedente do *Maria Carlota*, podia-se esperar, em tais casos, que o juiz brasileiro sempre contestasse a legalidade da própria captura. E os oficiais de Marinha britânicos tampouco podiam contar, com razoável confiança, com o apoio de *Sir* George Jackson, o juiz britânico na comissão. Em 1838, ele tinha sido criticado por Lorde Palmerston por sua aquiescência à libertação do *Flor de Luanda* e, mais recentemente, severamente repreendido e ameaçado de ser chamado de volta pelo seu veredicto sobre o *Recuperador*. W. G. Ouseley, Robert Hesketh, o cônsul britânico, e mais de um oficial de marinha tinham todos comentado o seu temperamento lamuriante, instável, e se queixado da sua conduta dilatória no tribunal. Também se dizia – embora isso nunca tivesse sido inteiramente substanciado – que, como Carneiro de Campos, ele aceitava suborno dos comerciantes, que o juiz brasileiro tinha "uma completa e poderosa influência sobre ele" e que ele mesmo empregava, e maltratava, escravos libertados. Ele era, escreveu Ouseley, "mais do que um pouco doido ... é uma pena que esteja aqui agora. Nós teríamos esmagado

completamente os canalhas com quase qualquer comissão sensata ... enquanto ele estiver na comissão aqui, todas as nossas dificuldades serão dobradas". E acrescentava, com um toque de maldade, "não creio que ele deseje pôr fim ao comércio de escravos, pois talvez ache que sua ocupação desapareceria".[63] É possível que as queixas e rumores maliciosos em torno de Jackson resultassem simplesmente do desejo de livrar-se de um homem que, apesar da sua conduta no caso do *Maria Carlota*, tinha-se mostrado na verdade excessivamente escrupuloso no desempenho de suas funções judiciais, nem suficientemente simpático em relação aos captores nem hostil bastante aos capturados. Certamente a sua presença no Rio era outra boa razão por que os oficiais de marinha britânicos na estação sul-americana relutavam em apreender navios de escravos brasileiros. Ao mesmo tempo, por causa da sua proximidade do quartel-general do comércio de escravos, podia-se esperar que quaisquer capturas que a Marinha britânica fosse capaz de fazer tivessem um impacto singularmente dramático sobre aquele comércio. No caso, as operações navais britânicas na costa brasileira durante os anos 1840-42 tiveram um papel – ainda que modesto – na redução do comércio de escravos para o Brasil ao seu nível mais baixo em quase uma década. Se, em vista do ressentimento e da hostilidade que despertaram no Brasil, elas, a longo prazo, tornaram mais difícil para o Governo brasileiro cooperar com a Grã-Bretanha na supressão do comércio é uma questão que permanece em aberto.

O *Congresso*, detido em janeiro de 1840 pelo H.M.S. *Wizard* a poucas milhas do porto do Rio, foi o primeiro navio a ser apanhado ao deixar a costa brasileira para a África depois que a Marinha recebera suas novas instruções para revistar e capturar todos as embarcações de escravos brasileiras e portuguesas. Poucos meses antes o Congresso, que tinha hasteado a bandeira portuguesa, teria sido indubitavelmente levado perante a comissão mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro, onde os captores teriam tentado prová-lo brasileiro. Em conseqüência da Lei Palmerston, entretanto, era agora mais expedito aceitar o aparente caráter português de um navio, mesmo quando fosse fácil prová-lo brasileiro ou

---

63 Ouseley para Palmerston, 15 de novembro de 1839, Particular e Conf., F. O. 84/288; Ouseley para Palmerston, 9 de janeiro de 1840, Particular, F. O. 84/323; Ouseley, 17 de abril de 1841, Particular, Secreto e Conf., F. O. 84/364; Ouseley 6 de maio de 1841, Particular e Conf., F. O. 84/365. Ver também *Memorandum on the causes leading to Jackson's removal from Rio*, 13 de março de 1842, F. O. 84/445 em julho de 1841 Palmerston tinha decidido transferir Jackson para Surinã).

provar que não tinha o direito legal de reivindicar qualquer nacionalidade, de modo que ele pudesse ser levado perante um tribunal marítimo britânico, onde a condenação era mais segura e, mesmo levando em conta outra viagem transatlântica, mais rápida do que no tribunal misto do Rio de Janeiro. W. G. Ouseley e o Comandante Freemantle, o oficial de marinha mais graduado na costa brasileira, decidiram, portanto, enviar o *Congresso* ao tribunal marítimo sediado no Cabo da Boa Esperança.[64] Quatro outros navios de escravos capturados durante os primeiros meses de 1840 – o *Saudade*, o *Rosa*, o *Treze de Junho* e o *Tentador* – também poderiam ter sido levados perante a comissão mista do Rio, mas em vez disso foram enviados com tripulações de presa a tribunais marítimos, três ao Cabo e um a Barbados.[65] Originalmente, a intenção tanto de Ouseley como do comandante do *Wizard* era enviar pelo menos o *Tentador* para o Rio, já que se sabia ter efetivamente desembarcado um carregamento de escravos, mas como a captura tinha sido feita em águas territoriais brasileiras, eles finalmente decidiram que surgiriam menos dificuldades se o caso, como os demais, fosse levado a um tribunal marítimo britânico.

Esses procedimentos não deixaram de despertar comentários. Figuanière e Mourão, o ministro português no Rio de Janeiro, protestou a Ouseley contra as capturas ilegais de navios portugueses por barcos de patrulha britânicos "agindo como flibusteiros" e ao ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, Caetano Maria Lopes Gama, por não evitar "atos violentos e ilegais considerados de pirataria" em águas brasileiras. Em particular, Figuanière pediu a punição dos comandantes dos dois navios de guerra brasileiros e da fortaleza de Santa Cruz (que ficava na entrada do porto do Rio de Janeiro) por não evitarem o "ataque" britânico ao *Saudade*, depois que fora liberado pelos funcionários alfandegários brasileiros.[66] Lopes Gama, porém, nada favorável ao comércio de escravos, conseguiu manter relações passavelmente boas com a legação britânica

64 Freemantle para Ouseley, 18 de janeiro, Ouseley para Freemantle, 19 de janeiro, Ouseley para Contra-Almirnate George Elliot (comandante-em-chefe da estação naval do Cabo e da África ocidental), 19 de janeiro, anexo a Ouseley para Palmerston, nº 6, 17 de fevereiro de 1840, F. O. 84/323.

65 Ouseley nº 7, 17 de fevereiro de 1840, F. O. 84/323; Ouseley nº 23, 28 de maio, nº 25, 1º de junho de 1840, F. O. 84/324. Todos os cinco navios foram condenados.

66 Figuanière para Ouseley, 28 de janeiro, Figuanière para Lopes Gama, 22 de janeiro, 4 de fevereiro, anexo a Ouseley nº 6, 17 de fevereiro de 1840, F. O. 84/323.

durante a sua gestão como ministro (setembro de 1839 a julho de 1840); e, embora deplorasse, no seu Relatório de maio de 1840, a deterioração ocorrida nas relações anglo-portuguesas em decorrência da aprovação da Lei Palmerston, considerava que a aplicação da lei não afetava de forma alguma o Brasil.[67] Seus sucessores adotaram, entretanto, uma atitude muito mais dura no tocante à ação naval britânica na costa do Brasil: Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, por exemplo, Ministro dos Negócios Estrangeiros no Gabinete da Maioridade e no Gabinete conservador que o sucedeu em março de 1841, preocupava-se com que alguns dos navios ostensivamente portugueses que os oficiais de marinha britânicos estavam despachando para tribunais marítimos do seu país – houve sete outros casos em 1841 – pudessem de fato ser brasileiros. Além disso, pelo menos um tinha sido apreendido em águas territoriais brasileiras. Em agosto de 1841, Aureliano apoiou a ação do comandante da fortaleza de Santa Cruz, que disparou contra o H.M.S. *Grecian* quando este rebocava o navio de escravos português *Constante* para fora do porto do Rio de Janeiro, antes de enviá-lo para o Cabo. Depois de uma investigação, ele declarou, porém, que o Brasil não era responsável pelo *Constante* nem por qualquer outra embarcação recentemente capturada por navios de patrulha britânicos com base nos poderes da Lei Palmerston.[68]

A maioria dos navios de escravos encontrados pela Marinha britânica ao largo da costa brasileira durante esse período tinha, porém, adotado as cores americanas – e não podia ser tocado sem risco – ou então navegava sob a bandeira brasileira a fim de terem de ser levados perante a comissão mista no Rio, onde sempre havia uma boa probabilidade de absolvição. (Como vimos, só depois de 1842, quando um membro brasileiro da comissão estava ocasionalmente presente em Freetown, a bandeira brasileira oferecia alguma proteção também na costa africana.) De fato, ocorria que o proprietário de um navio apreendido ao deixar o Brasil oferecesse aos seus captores grandes somas de dinheiro se eles prometessem levar a sua presa perante a comissão mista no Rio, em vez de a um tribunal marítimo britânico. Durante os dois anos 1840-1, sete

67 *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, maio de 1840).

68 *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, maio de 1841); Aureliano para Ouseley, 20 de agosto, anexo a Hamilton para Aberdeen, nº 6, Conf., 20 de outubro de 1841; relato de discurso de Aureliano no Senado, 3 de novembro, anexo a Hamilton nº 15, 29 de novembro de 1841, F. O. 84/367.

navios brasileiros foram capturados por barcos de patrulha da esquadra sul-americana e levados ao Rio como presas britânicas. Três, o *Dom João de Castro*, que já tinha desembarcado a sua carga, o *Paquete de Benguela*, com 280 escravos a bordo, e o *Asseiceira*, com 332 escravos, foram condenados, embora só depois das demoras habituais; por exemplo, passaram-se treze semanas antes que a comissão mista desse o seu veredicto sobre o *Dom João de Castro*.[69] Os quatro restantes – o *Alexandre*, o *Nova Aurora*, o *Castro* e o *Convenção* – que tinham sido todos apreendidos quando deixavam portos brasileiros rumo à África foram restituídos aos seus proprietários e, em três casos, foram outorgados danos: a evidência do seu caráter criminoso era insuficiente e concordou-se que eles estavam provavelmente fazendo o comércio brasileiro de cabotagem.[70] Quatro absolvições pela comissão mista do Rio de Janeiro num período de doze meses não eram de molde a contribuir para aumentar o entusiasmo dos oficiais de marinha britânicos pela perseguição. Além disso, embora se tivesse ocupado de todos os casos trazidos a ele, Carneiro de Campos, o juiz brasileiro, deixara claro que rejeitava a interpretação britânica dos tratados contra o comércio de escravos e fizera questão de protestar contra o que considerava a captura ilegal de navios brasileiros com base apenas no seu equipamento.

Ao fazer essas relativamente poucas capturas (várias das quais se revelaram equivocadas), os navios de guerra britânicos abordaram e deram busca em muitos navios brasileiros inocentes quando deixavam portos do Brasil; consta, por exemplo, que a belonave a vapor *Ardent* revistou um total de cinqüenta e quatro navios durante uma visita de dez dias que fez à Bahia e a Pernambuco no começo de

69 Sobre o *Dom João de Castro*, Jackson e Grigg, nº 67, 15 de novembro, nº 75, 21 de dezembro de 1839, F. O. 84/277; Jackson e Grigg, nº 8, 31 de janeiro de 1840, F. O. 84/314; Ouseley nº 16, 24 de março de 1840, F. O. 84/323. Sobre o *Paquete de Benguela*, Jackson e Grigg, nº 2, 2 de janeiro de 1841, F. O. 84/350. Sobre o *Asseiceira*, Jackson e Grigg, nº 34, 9 de julho de 1841, F. O. 84/351.

70 Sobre o *Alexandre*, Jackson e Grigg, nº 2; Ouseley 17 de abril de 1841, Particular, Secreto e Conf., F. O. 84/364. Sobre o *Nova Aurora*, Jackson e Grigg, nº 16, 17 de abril de 1841, F. O. 84/350; Jackson e Grigg, nº 34. Sobre o *Castro*, Jackson e Grigg, nº 34. Dodson aprovou o veredicto (Dodson para Aberdeen, 13 de setembro de 1841, F. O. 83/2349). Ele confirmou o direito dos navios de guerra britânicos de deterem navios brasileiros equipados para o comércio de escravos – *mas não em águas territoriais brasileiras*. Sobre o *Convenção*, Hesketh e Grigg, nº 3, 15 de janeiro de 1842, F, O. 84/397; Hamilton, nº 2, 18 de janeiro, F. O. 84/406. Depois de alguma hesitação, Dodson negou aprovação à absolvição do *Convenção* (Dodson para Aberdeen, 31 de maio de 1842, F. O. 83/2350), mas dadas as complexidades do caso, Grigg não foi repreendido.

1842.[71] Algumas dessas buscas tiveram lugar em águas territoriais brasileiras e no próprio porto do Rio, à vista da fortaleza de Santa Cruz e de navios de guerra brasileiros; ocasionalmente houve tiros; embarcações foram abordadas à força; mestres e tripulações, alega-se, foram insultados e tratados como prisioneiros; foram arrombadas escotilhas e a carga trazida para o convés; violaram-se os selos de despachos oficiais. Em conseqüência, oficiais de marinha britânicos – e membros britânicos da comissão mista – foram sujeitos às mais virulentas calúnias e insultos e ameaças de ataque pessoal", os quais, aconselhava Ouseley, deviam ser tratados "com total desprezo".[72] O próprio ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro protestou repetidas vezes contra o que equivalia a um virtual bloqueio do Rio de Janeiro e portos vizinhos.[73]

Ainda mais sérios foram os choques diretos ocorridos entre autoridades locais e barcos armados que os navios britânicos enviavam em serviço de patrulha contra o comércio de escravos entre as ilhas ao largo ou próximas da costa e, às vezes, subindo os rios. Típico desses incidentes foi um que envolveu o H.M.S. *Clio.* Em 12 de maio de 1841, o comandante enviou um barco com uma tripulação de doze homens sob o comando do Tenente Cox patrulhar entre as ilhas Piúma (a meia milha da costa, perto de Campos), bem conhecidas como um ponto de preferência para o desembarque de escravos. O tenente Cox tinha instruções estritas de não ofender os habitantes das ilhas nem envolver-se em disputa com eles: aos primeiros sinais de oposição deveria retirar-se. No seu primeiro dia de patrulha, sua tripulação abordou e capturou um brigue com 300 escravos a bordo, mas seis ou sete embarcações pequenas, cada uma levando uma dúzia de homens, partiram de uma das ilhas, atacaram o barco britânico e feriram quatro marinheiros. Eles conseguiram libertar e subseqüentemente destruir o navio de escravos capturado. Quando, uma semana mais tarde, a embarcação britânica atracou em Campos para suprir-se de água e provisões, o Tenente Cox e sua tripulação se viram detidos pelas autoridades locais, acusados de pirataria, expostos publicamente aos insultos de uma multidão violenta – que exigia as suas vidas – e finalmente postos a ferros. A notícia chegou rapidamente ao

71 Cowper (cônsul em Pernambuco) para Aberdeen, nº 3, 31 de março de 1842, F. O. 84/411.

72 Ouseley para Palmerston, nº 61, 24 de maio de 1841, F. O. 84/365.

73 P. ex., Aureliano para Ouseley, 3 de julho, anexo a Hamilton para Aberdeen nº 6, 20 de outubro de 1841, F. O. 84/366.

Rio, onde Ouseley estava, como sempre, ansioso por tomar "prontas e firmes medidas" e, o que é mais, tomou-as, causando no Rio a "sensação satisfatória e salutar" que buscava, despachando para Campos todos os navios de guerra britânicos disponíveis. De fato, sua presença era desnecessária, pois o Governo brasileiro já tinha determinado a libertação dos marinheiros britânicos, depois que eles tinham passado uma semana na prisão. Aureliano lamentou a "desagradável ocorrência" em Campos, mas aproveitou a ocasião para recordar a Ouseley que ela era o resultado direto de um ato de violência, em águas territoriais brasileiras, de um barco britânico que, como muitos outros, não tinha limitado suas atividades aos termos do tratado anglo-brasileiro contra o comércio de escravos.[74] No caso em questão, o tenente inglês não tinha sequer tido a cortesia de informar as autoridades em Campos por que ele estava presente na área e por que se propunha mandar homens à terra. "Preferiria", escreveu Aureliano a Ouseley, "que o Brasil fosse riscado da lista das nações do que submeter-se à humilhante tutela de outra que se arrogasse o direito de interferir imperiosamente na administração interna do meu país".*[75] De sua parte, Ouseley não estava disposto a encerrar a questão. Agradeceu a Aureliano a sua pronta intervenção em favor do Tenente Cox e seus homens, mas lamentou firmemente a atitude hostil das autoridades locais brasileiras em geral, "as quais pareciam pensar ... que estavam autorizadas a considerar-se como em guerra com oficiais e súditos britânicos". E tipicamente, Ouseley concluía com uma ameaça: no futuro, escreveu, os oficiais de marinha britânicos teriam justo motivo para considerar "todas as autoridades subalternas culpadas de tais ultrajes como tendo *ipso facto* renunciado ao seu direito de serem tratadas como parte de um governo civilizado".[76] Quando a notícia do incidente chegou finalmente a Londres, Lorde Palmerston apoiou plenamente o que Ouseley tinha dito e feito. Ele já instruíra (em agosto) Hamilton Hamilton, que estava regressando ao Brasil como ministro britânico depois de três anos de licença, a exigir a punição daqueles que tinham atacado o barco britânico e das autoridades locais em Campos

74 Aureliano para Ouseley, 24 de maio, anexo a Ouseley nº 65.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

75 Aureliano para Ouseley, 31 de maio, anexo a Ouseley nº 65.

76 Ouseley para Aureliano, 4 de junho, anexo a Ouseley nº 79, 7 de julho de 1841, F. O. 84/365

que tinham cometido o alegado ultraje a um oficial e súditos britânicos: se o Governo brasileiro não pudesse ou não quisesse oferecer reparação, Hamilton tinha ordem para adverti-lo de que a marinha britânica receberia no futuro ordem para "tratar as pessoas do litoral que cometessem tais atos como piratas ou *banditti**, fora de toda lei ou autoridade legal".[77]

Choques com autoridades brasileiras ao longo da costa continuaram, porém, a ocorrer quando barcos britânicos patrulhavam águas territoriais brasileiras, ocasionalmente ocupando ilhas ao largo da costa e às vezes desembarcando homens para perseguirem comerciantes e seus escravos. Foram trocados tiros e insultos, marinheiros ingleses foram feridos e ocasionalmente acabaram na prisão. Vários membros da tripulação do H.M.S. *Rose*, por exemplo, foram presos pelas autoridades de Campos em março de 1842, e em julho do mesmo ano um dos barcos do *Fantome* foi atacado enquanto ancorado perto da Ilha Grande. Em novembro, houve incidentes em Santos, envolvendo oficiais e homens do H.M.S. *Curlew*, e em Macaé, onde um barco pertencente ao *Partridge* tentou deter o navio de escravos *Leopoldina* ao alcance das baterias do forte local.[78] Cada incidente era magnificado pelas partes interessadas na legislatura brasileira, nas assembléias provinciais e na imprensa, a fim de inflamar ainda mais a opinião brasileira, que se estava tornando crescentemente antibritânica. Na verdade, algumas autoridades não se pejavam de inventar ofensas a fim de estimular o mal-estar. Assim, o sentimento nacional ultrajado era associado com êxito a interesses econômicos em defesa do comércio de escravos. Aureliano culpava pelos incidentes os oficiais de marinha britânicos que, embora não tivesse havido declaração formal de guerra, abusavam dos seus poderes já excessivos, adotavam "os modos e a linguagem de inimigos" e praticavam atos de "absoluta hostilidade". Não era surpreendente, portanto, que às vezes fossem tratados como tais. A campanha da Grã-Bretanha pela supressão do comércio ilegal de escravos no Brasil, escrevera Aureliano a Hamilton em janeiro de 1842, não devia ser transformada, por um zelo falso ou excessivo, numa guerra encoberta contra uma nação que,

---

* Em italiano no original. (N. T.)

77 Palmerston para Hamilton, nº 37, 26 de agosto de 1841, F. O. 84/366, baseado em memorando de 12 de agosto (F. O. 84/365).

78 Para uma discussão deste e de outros incidentes, ver Hamilton para Paulino, 1 de setembro de 1843, anexo a Hamilton para Aberdeen, nº 9, 27 de fevereiro de 1844, F. O. 84/523.

especialmente na questão do comércio, é aliada e não adversária da Inglaterra e que não se pode supor tenha abraçado esta causa com a intenção de tornar-se sua vítima ou de ser tratada com um rigor que não seria tolerável de parte de um inimigo declarado.[79]

Hamilton, de sua parte, manifestou a irritação do governo britânico com, primeiro, o comportamento das autoridades locais civis e militares que, ao oporem-se às atividades da Marinha britânica contra o comércio de escravos, estavam de fato defendendo aquele comércio, e, segundo, a frouxidão do governo central que, por recusar-se a puni-las, era "cúmplice *post factum*". Enquanto as autoridades brasileiras se recusassem a cumprir os compromissos que tinham assumido por tratado e permitissem que um número crescente de navios de escravos ilegais entrassem e saíssem de portos brasileiros sob o disfarce de comércio de cabotagem, tinha de haver disputas ocasionais e casos de busca e captura equivocados, dizia ele, a menos que a Marinha britânica abandonasse totalmente o patrulhamento da costa brasileira.[80]

A legação britânica no Rio de Janeiro estava agora recebendo regularmente informações confiáveis sobre os movimentos de navios de escravos que entravam e saíam de portos brasileiros. Em dezembro de 1840, "uma pessoa altamente colocada na administração imperial" tinha recomendado a Ouseley um jovem, antigo primeiro piloto na marinha mercante brasileira e com alguma experiência no comércio de escravos, que era capaz de fornecer informações valiosas sobre aquele comércio e que, por motivos tanto humanitários como financeiros, estava disposto a trabalhar para a legação. Em caráter particular, ele foi posto em contacto com determinados oficiais de marinha e a maioria das capturas feitas em 1841 resultaram de informações que ele fornecera e pelas quais recebia uma percentagem do dinheiro de prêmio pago pelas embarcações condenadas. Durante 1842, como o comércio de escravos começou a ressurgir, o governo britânico concordou em lhe pagar também um salário mensal.[81] Mas agora havia muito poucos navios de patrulha britânicos dispo-

---

79 Aureliano para Hamilton, 15 de janeiro, anexo a Hamilton nº 14, 22 de fevereiro de 1842, F. O. 84/406.

80 Hamilton para Aureliano, 18 de julho, anexo a Hamilton nº 88, 12 de outubro de 1842, F. O. 84/408.

81 Memorando de Gordon, 21 de novembro, anexo a Hamilton nº 17, Secreto, 29 de novembro de 1841, F. O. 84/367; Aberdeen para Hamilton, nº 3, 2 de março de 1842, F. O. 84/410; Hamilton nº 42, Secreto, 20 de setembro de 1842, F. O. 84/408.

níveis para o serviço de repressão ao comércio de escravos para que se pudesse fazer dele uso realmente efetivo. Desde 1842, a pequena força naval britânica na costa brasileira, já desesperadamente inadequada para a tarefa a desempenhar, foi ainda mais depauperada pela transferência de navios para o rio da Prata – e para o outro lado do Atlântico quando foi tomada a decisão de reforçar a esquadra da África ocidental – com o resultado de que houve ocasiões em que só havia um navio para cobrir toda a costa do Brasil.[82] Além disso, os oficiais de marinha britânicos já então relutavam compreensivelmente em capturar navios brasileiros que não estivessem realmente carregando escravos. A maioria das embarcações de escravos vazias detidas pelos navios de patrulha britânicos – três em 1842 e seis em 1843 – foram declaradas sem nacionalidade e despachadas para tribunais marítimos britânicos. Algumas delas, como o *Vencedora*, capturado por um dos barcos do H.M.S. *Frolic* em setembro de 1843, eram inquestionavelmente brasileiras e deviam ter sido julgadas pela comissão mista do Rio de Janeiro. Durante 1842, só um navio, o *Aracati*, foi trazido à comissão – e tinha sido capturado por um navio de patrulha brasileiro, o *Fidelidade*, depois de desembarcar a sua carga de escravos em Alagoas; foi condenado em julho de 1842, depois que Pereira da Silva, o procurador brasileiro e um homem que repetidamente denunciava "as exageradas pretensões e continuados insultos da Grã-Bretanha" na Assembléia provincial do Rio, tinha feito uma tentativa extraordinariamente vigorosa, embora mal sucedida, de persuadir a comissão de que não era competente para julgar presas brasileiras, particularmente aquelas capturadas dentro das águas territoriais do país.[83] Durante os três anos 1842-4, só três presas britânicas foram trazidas perante a comissão anglo-brasileira no Rio de Janeiro – o *Dous Amigos*, o *Bom Destino* e o *Nova Granada* – e destes só o segundo, capturado em setembro de 1843 pelo

82 Já em agosto de 1841, o Contra-Almirante *Sir* Edward King tinha recomendado que a marinha concentrasse todos os seus esforços na costa ocidental da África (King para Almirantado, 7 de agosto de 1841, F. O. 84/385). Hamilton lamentou profundamente a decisão de reforçar só a esquadra da África ocidental em 1844 (Hamilton nº 20, 18 de maio de 1844, F. O. 84/528).

83 Hesketh e Grigg, nº 22, 1º de agosto de 1842, F. O. 84/397. Um discurso particularmente violento de Pereira da Silva foi reportado em Hesketh e Grigg, 20 de abril de 1842, Conf., F. O. 84/394 e Hamilton nº 32, 23 de abril de 1842, F. O. 13/180. Pereira da Silva escreveu mais tarde um número de trabalhos históricos, inclusive *História da Fundação do Império Brasileiro* (7 vols,, Rio, 1864), *História do Brasil durante a menoridade de Dom Pedro II* (Rio, 1888) e *Memórias do Meu Tempo* (2 vols., Rio, 1898).

H.M.S. *Racer* ao largo da Bahia depois de ter desembarcado um carregamento de escravos, foi condenado.[84]

A captura do *Dous Amigos* trouxe a furo a questão das capturas em águas territoriais brasileiras. Em junho de 1843, barcos do *Curlew* tinham seguido o brigue brasileiro fora do porto do Rio e imediatamente o detiveram. Depois de os dois juízes no tribunal misto terem discordado sobre o local exato da captura, o árbitro brasileiro venceu o sorteio e libertou o navio baseado em que, em violação ao artigo 2 do tratado de 1817, ele tinha sido detido em águas territoriais.[85] Seis meses mais tarde, o H.M.S. *Dolphin* tomou o *Maria Teresa* quando ancorado ao largo das ilhas dos Porcos, perto de Ubatuba; o navio parecia ser brasileiro, mas o Comandante Hoare não se satisfez com os seus papéis e o mandou ao tribunal marítimo com sede na Guiana Britânica, onde no devido tempo foi condenado.[86] (Numa visita à Bahia mais tarde no mesmo ano, Hoare foi prevenido para não desembarcar: tinham sido oferecidos três mil dólares a quem quer que conseguisse esfaqueá-lo.)[87] Em janeiro de 1844, exasperado por estes incidentes mais recentes, o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, fez um dos mais fortes protestos que o Brasil tinha feito até então contra a "clara e manifesta violação dos tratados" e do direito internacional pela Marinha britânica, "a violação dos seus direitos [do Brasil] e os ultrajes a ele feitos". Ele lamentava a captura de navios brasileiros com base na mera suspeita de que tivessem a intenção de praticar o comércio de escravos, o envio de navios brasileiros a tribunais britânicos e, sobretudo, a interferência da Marinha britânica em águas territoriais, onde de acordo com o direito internacional só as autoridades brasileiras têm o direito de exercer jurisdição. Este direito era, dizia ele, "uma garantia indispensável do território do Império; sem ele este não existiria e sempre que ele for violado aquela independência também o será".* A Marinha

84 Samo e Grigg, nº 3, 5 de janeiro de 1844, F. O. 84/510.

85 Samo e Grigg, nº 26, 18 de julho de 1843, F. O. 84/453.

86 Hamilton nº 10, 27 de fevereiro de 1844, F. O. 84/523.

87 P. P. 1847-8, XXII (536), House of Commons Select Committee on the Slave Trade, 3º relatório, depoimento de Hoare, 1 de junho de 1848, par. 6031. Ataques a oficiais de marinha eram então bastante comuns: o comandante, o mestre e o comissário do *Frolic* foram seriamente espancados em Santos, em janeiro de 1844; a tripulação do *Growler* foi atacada em Pernambuco, em março; marinheiros do próprio barco de Hoare foram presos e encarcerados, quando em terra à procura de suprimentos, em Ubatuba, em fevereiro (ver Manchester, *British Preeminence in Brazil*, pág. 295).

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

britânica continuava a agir na costa brasileira, continuava ele, de uma forma que, desde a carta de Aberdeen ao Almirantado de maio de 1842, não era sancionada sequer na costa da África. E aproveitou a oportunidade para recordar ao governo britânico quão pouco políticas eram tais ações:

[Elas] provocam necessariamente a suscetibilidade nacional e despertam os sentimentos até daqueles que não estão interessados no tráfico ... no meio das dificuldades que estão necessariamente ligadas à extinção do tráfico num país cuja população se acostumou de longa data a quase não ter outras riquezas que não aquelas extraídas da terra pelo trabalho de escravos, [o Governo brasileiro] lamenta que os procedimentos imprudentes e violentos dos navios britânicos acumulem novos embaraços e estimulem a simpatia pelos traficantes em virtude do amor próprio nacional ofendido.[88]

Por coincidência, *Sir* John Dodson já tinha estabelecido que navios de patrulha britânicos não podiam abordar ou deter embarcações brasileiras dentro de ancoradouros do Brasil. A captura do *Dous Amigos*, declarou, tinha sido, portanto, tecnicamente ilegal, já que os botes do *Curlew* foram despachados de dentro do porto do Rio. Os proprietários do *Maria Teresa*, também, tinham direito a danos, já que, na sua opinião, nem a Lei Palmerston nem o tratado de 1817 permitiam a navios britânicos capturarem embarcações encontradas dentro da jurisdição territorial reconhecida de uma potência civilizada. Em conseqüência, em julho de 1844, os oficiais de marinha receberam instruções categóricas de não fazerem capturas em águas territoriais brasileiras ou africanas sem o consentimento prévio das autoridades locais.[89]

O *Nova Granada*, última presa a aparecer perante a comissão mista no Rio de Janeiro, provocou, em fins de 1844, a controvérsia mais azeda e prolongada sobre a "cláusula de equipamento" que teve lugar desde que a questão foi suscitada pela primeira vez pela captura e condenação do *Maria Carlota*, mais de cinco anos antes. Carneiro de Campos era favorável à absolvição do *Nova Granada* porque se dizia que

88 Paulino para Hamilton, 11 de janeiro, anexo a Hamilton para Aberdeen, nº 9, 27 de fevereiro de 1844, F. O. 84/523; impresso em Perdigão Malheiro, ii, 244-52, e Pereira Pinto, i. 445 segs.

89 Dodson para Aberdeen, 29 de setembro de 1843, F. O. 83/2351; Dodson para Aberdeen, 9 de maio de 1844, F. O. 83/2352; Aberdeen para Almirantado, 4 de julho de 1844, F. O. 84/547; Aberdeen para Hamilton, nº 12, 2 de julho de 1844, F. O. 84/524; Manchester, *op. cit.*, pág. 241.

Sumário

o navio era um barco mercante legal, que fazia o percurso entre Santos e Recife e, mais importante, porque, como em todos os casos desta natureza que vieram a ele, contestava a legalidade da captura. John Samo, o novo juiz britânico na comissão, – na ocasião, George Jackson já tinha sido transferido para a comissão anglo-holandesa em Surinã, onde ele não podia causar dano (porque nenhum caso vinha a ela) – citou casos recentes no tribunal de Freetown, bem como o precedente do *Maria Carlota*, e defendeu energicamente a condenação. E tendo presentes as instruções de Aberdeen de setembro de 1843 aos membros da comisssão mista de Freetown, recusou-se a ver o problema arquivado ainda uma vez, permitindo que a questão fosse à arbitragem.[90] O caso arrastou-se durante meses e finalmente envolveu tanto o governo brasileiro como a legação britânica.[91] No caso, a comissão mista anglo-brasileira do Rio de Janeiro, como aquela em Serra Leoa, parou de funcionar em meados de 1845 e jamais foi dado um veredicto sobre o *Nova Granada.* Enquanto em Serra Leoa o fechamento da comissão interrompeu uma série de processos bem sucedidos contra navios de escravos brasileiros, no Rio de Janeiro ele simplesmente deu um fim oportuno ao impasse a que chegara o caso do *Nova Granada.* Em dezembro, quando era quase impossível manter o navio flutuando, os captores (os oficiais e tripulação do H.M.S. *Viper*) abandonaram a sua presa e a encalharam em um lugar indicado pelo comissário das Docas Imperiais.[92]

90 Samo e Grigg, nº 33, 11 de dezembro de 1844, F. O. 84/511.

91 P. ex., para o ponto de vista britânico, Hamilton para França Ferreira, 4 de dezembro, anexo a Hamilton nº 47, 14 de dezembro de 1844, F. O. 84/525, e para a posição brasileira, Limpo de Abreu para Hamilton, 5 de julho, anexo a Hamilton nº 30, 29 de julho de 1845, F. O. 84/582.

92 Hamilton nº 53, 22 de dezembro de 1845, F. O. 84/582.

Próxima página!

Sumário

Capítulo VIII

COMÉRCIO DE ESCRAVOS, ESCRAVIDÃO E DIREITOS SOBRE O AÇÚCAR, 1839-1844

Durante todo o período 1839-44 o governo britânico persistiu nos seus esforços, que já vinham de mais de uma década, para fortalecer o tratado anglo-brasileiro contra o comércio de escravos de 1826. Em 1839, parecera que o impasse decorrente da recusa da Câmara de Deputados brasileira de ratificar os artigos adicionais sobre equipamento e desmantelamento assinados por Henry Fox e Manuel Alves Branco em julho de 1835 – e vitais para tornar efetivo qualquer sistema preventivo britânico – tinha finalmente sido rompido: os juízes britânicos nas comissões mistas do Rio de Janeiro e de Freetown, apoiados afinal pelo governo da Grã-Bretanha, tinham reinterpretado o tratado, *tal como estava*, e argumentavam que os navios de guerra britânicos já tinham o direito de revistar e capturar embarcações brasileiras suspeitas de pretenderem comerciar em escravos.[1] Sucessivos governos brasileiros recusaram-se, porém, a aceitar a validade da reinterpretação britânica do tratado. Em

1 Ver acima, capítulo 6.

Página anterior!

conseqüência, as controvérsias sobre a legalidade das capturas britânicas eram endêmicas em ambas as comissões mistas anglo-brasileiras e os oficiais de marinha britânicos nunca podiam confiar em que as suas presas seriam condenadas.[2] Era um estado de coisas totalmente insatisfatório e que, enquanto o Governo britânico relutasse em recorrer ao tipo de medidas que adotara contra o comércio de escravos português (inclusive o julgamento por tribunais marítimos britânicos de barcos capturados), só podia ser sanado por acordo com o Brasil. As negociações sobre o tratado continuaram, portanto, e a cada ano, à medida em que, com a eliminação gradual da bandeira portuguesa do comércio com o Brasil, os comerciantes recorriam à bandeira brasileira em escala sempre crescente, parecia mais urgente chegar-se a alguma forma de acordo. E como se as negociações de um tratado contra o comércio de escravos já não fossem suficientemente difíceis, elas se misturaram, a partir de 1841, com as de um novo tratado comercial e de temas controvertidos como, de um lado, o futuro da escravidão no Brasil e, de outro, as preferências imperiais britânicas e, particularmente, os direitos sobre o açúcar.

No verão de 1839 – antes da condenação do *Maria Carlota* no Rio de Janeiro e do *Empreendedor* em Freetown e da aprovação da Lei de Lorde Palmerston – os próprios brasileiros tinham tomado a iniciativa de uma nova rodada de negociações sobre um tratado contra o comércio de escravos. Cândido Batista de Oliveira, ministro dos Negócios Estrangeiros no Gabinete de abril de 1839, estava decidido a tomar quaisquer medidas que fossem necessárias para pôr fim àquele comércio, em 22 de junho, num memorando confidencial, sugeriu a W. G. Ouseley, o encarregado de negócios britânico, que em vez de tentar remendar o tratado existente com a adoção, por exemplo, dos artigos adicionais de 1835, seria mais prático remodelar todo o sistema de supressão. Ele sugeria, primeiro, que a captura de navios de escravos brasileiros *em alto-mar* fosse no futuro "tarefa exclusiva dos navios de patrulha britânicos" e que não houvesse mais a necessidade de levá-los a julgamento perante comissões mistas anglo-brasileiras – as quais podiam, portanto, ser abolidas; segundo, na área de sua própria jurisdição, o Governo brasileiro seria responsável pela aplicação da sua legislação; e terceiro, os escravos libertados

2 Ver acima, capítulo 7.

por qualquer dos dois governos seriam transportados para uma colônia britânica.[3] Pareceu a Ouseley que o esquema oferecia carta branca ao governo britânico: permitiria a ele, com o consentimento do Governo brasileiro, tratar os navios de escravos brasileiros da mesma maneira que estava planejando, sem o consentimento do governo português, tratar os navios de escravos portugueses.[4] A posição de Cândido Batista no governo era, porém, fraca e Ouseley, ansioso por conseguir uma troca oficial de notas sobre o assunto a fim de que os futuros ministros dos Negócios Estrangeiros brasileiros se sentissem eles mesmos comprometidos, tentou obter dele uma declaração mais precisa no sentido de que navios envolvidos *de qualquer maneira* no comércio de escravos não poderiam reivindicar a proteção da bandeira brasileira e que os navios de patrulha britânicos teriam direito de capturá-los e tratá-los *como achassem adequado*.[5] Cândido Batista reconheceu, por um curto período, a necessidade de ampliar as suas propostas, mas deixou o cargo antes de ter tempo de fazê-lo. No Foreign Office, entretanto, Lorde Palmerston resolveu aceitar o memorando de Cândido Batista como base de negociação de um tratado anglo-brasileiro completamente novo contra o comércio de escravos, que resolveria de uma vez por todas as controvérsias decorrentes das ambigüidades inerentes ao tratado de 1826. O que ele tinha em mente era um acordo pelo qual qualquer navio que praticasse atividades ligadas ao comércio de escravos e pertencesse a um brasileiro ou a um estrangeiro residente no Brasil, qualquer que fosse a bandeira por ele hasteada e que estivesse ou não carregando escravos, estaria sujeito a abordagem e busca por navios de patrulha britânicos e a julgamento por tribunais marítimos britânicos em vez de por comissões mistas anglo-brasileiras. No caso de um navio ser condenado, seria desmantelado ou convertido para sua utilização como barco de patrulha britânico; quaisquer escravos que estivesse levando seriam enviados para uma colônia britânica e lá libertados. Ao mesmo tempo, Palmerston não queria que um novo tratado

3 Memorando, 22 de junho, anexo a Ouseley para Palmerston, 22 de junho de 1839, Particular, F. O. 84/286; Cândido Batista para José Marques Lisboa (encarregado de negócios em Londres), nº 17, 22 de junho de 1839, A.H.I. 268/1/15; Cândido Batista, carta no *Jornal do Comércio*, 9 de março de 1846. Ver também Alves, R.I.H.G.B. (1914), págs. 228-9. Os artigos adicionais de 1835 não foram mencionados no *Relatório* de Cândido Batista de maio de 1839.

4 Ouseley para Palmerston, nº 40, 9 de agosto de 1839, F. O. 84/287.

5 Ouseley para Cândido Batista, 10 de agosto, anexo a Ouseley nº 42, 17 de setembro de 1839, F. O. 84/287.

liberasse o Governo brasileiro das suas obrigações vigentes. O imperador do Brasil teria mais uma vez de comprometer-se a levar a juízo e punir todos os comerciantes cujos navios escapassem à rede britânica e a libertar quaisquer escravos que eles desembarcassem. Depois de esperar em vão por uma confirmação de que as idéias de Cândido Batista eram compartilhadas pelo Governo brasileiro como um todo, Palmerston, em 31 de dezembro de 1839, enviou ao Rio um projeto de tratado naquelas linhas.[6]

O sucessor de Cândido Batista, Caetano Maria Lopes Gama, proclamava a disposição de fazer tudo ao seu alcance para cumprir as obrigações do Brasil para abolir o comércio de escravos. Mas sua posição política não era menos precária do que a do seu predecessor e ele gozava de pouco poder real. Pelo terceiro ano consecutivo os artigos de 1835 não foram sequer mencionados no Relatório anual do ministro dos Negócios Estrangeiros e, além disso, Lopes Gama não deu sinal de pretender seguir na direção de um tratado inteiramente novo, sugerida por Cândido Batista: se a Câmara continuava a negar ratificação aos artigos adicionais, argumentava ele, era muito pouco provável que aceitasse as novas propostas de Palmerston.[7] Depois de um curto período no qual ele tinha estado otimista quanto a conseguir um novo acordo, Ouseley voltara ao seu estado de ânimo de dois anos antes. Não se poderia confiar em que qualquer Governo brasileiro, concluiu, viesse a cooperar de boa vontade para a supressão do comércio de escravos. A menos que fossem "continuamente vigiados, pressionados e em certa medida controlados" pela legação britânica no Rio de Janeiro, eles não se disporiam sequer a manter a aparência de estarem controlando a importação de escravos no país. E cada melhora no sistema de supressão do comércio no mar tinha de lhes ser imposto à força. "O emprego, ou talvez a mera exibição, de força da nossa parte", escreveu a Palmerston em 1840, "é, lamento dizer, a única maneira eficaz de capacitar a parte favoravelmente disposta da administração a superar os que a ela se opõem ... nessa questão; naturalmente, é à força naval que me refiro."[8] Mas as esperanças de Ouseley, ainda que apenas parcialmente, foram reacendidas pelas mudanças políticas

6 Projeto de tratado anexo a Palmerston para Ouseley, nº 38, 31 de dezembro de 1839, F. O. 84/288.

7 Ouseley nº 35, 17 de setembro de 1840, F. O. 84/325.

8 Ouseley nº 22, 28 de maio de 1840, Conf., F. O. 84/324.

e constitucionais ocorridas no Brasil em julho de 1840. Liderado por Antônio Carlos de Andrada, o Gabinete da Maioridade parecia mais disposto a cooperar com a Grã-Bretanha para a supressão do comércio de escravos do que qualquer outra administração brasileira nos últimos dez anos. Além disso, a proclamação da maioridade do imperador trouxe uma limitação dos poderes da legislatura: por exemplo, não era mais necessário conseguir a aprovação da Câmara dos Deputados antes de ratificar acordos com potências estrangeiras – o que levou Ouseley a acreditar que havia finalmente "uma razoável perspectiva de êxito" nas negociações da Grã-Bretanha para um tratado com o Brasil.[9] Ele não perdeu tempo para pedir ao novo ministro dos Negócios Estrangeiros, Aureliano Coutinho, que abrisse negociações com vistas a um novo tratado contra o comércio de escravos baseado no rascunho de Lorde Palmerston de dezembro anterior, ao mesmo tempo em que tomava especial cuidado em assinalar que a iniciativa partira inicialmente do Brasil. (Nesta ocasião, achava Ouseley, os brasileiros – "tão suspicazes de qualquer interferência com a sua tão proclamada independência e tão zelosos de qualquer aparência de imposição" – dificilmente poderiam acusar a Grã-Bretanha de lhes fazer exigências irrazoáveis.) Percebendo que as negociações seriam obviamente retardadas até que o novo governo tivesse consolidado sua posição, Ouseley pediu, uma semana mais tarde, a ratificação imediata dos artigos adicionais de 1835, de modo que, até lá, o tratado vigente pudesse ser mais efetivo e pudessem ser evitadas futuras controvérsias sobre as capturas britânicas nos tribunais mistos.[10]

Quaisquer que fossem, entretanto, os seus pendores abolicionistas, este Governo brasileiro, como qualquer outro, tinha de mover-se com extrema cautela. Ele ainda precisava levar em conta os interesses e preconceitos da grande maioria dos brasileiros influentes, que identificavam a abolição do comércio de escravos com a ruína da agricultura. Ademais, parecia haver agora toda razão para agir com prudência em qualquer futura negociação de tratado cujo objetivo fosse ampliar ainda mais os poderes da Marinha britânica. Desde 1839, os navios de patrulha britânicos tinham estado, na prática, revistando e capturando navios que partiam de portos brasileiros – e os brasileiros tinham achado isso uma experiência

9 Ouseley nº 34, 21 de agosto de 1840, Conf., F. O. 84/324.

10 Ouseley para Aureliano, 23 de agosto, 2 de setembro, anexo a Ouseley nº 35.

salutar. Várias embarcações dedicadas a atividades comerciais legítimas já tinham sido capturadas por engano e subseqüentemente absolvidas pela comissão mista do Rio de Janeiro. O comércio costeiro brasileiro tinha sido extensamente afetado pelo exercício do direito de busca por parte da Marinha britânica e as águas territoriais brasileiras tinham sido freqüentemente violadas. Tinha havido até casos de navios brasileiros serem levados perante tribunais britânicos – onde não havia juiz brasileiro para ver que seus interesses fossem protegidos. O novo tratado que Lorde Palmerston propunha não apenas legalizaria todas essas atividades, mas levaria à sua prática em escala ainda maior.[11] Nenhum Governo brasileiro, por mais que desejasse ver o fim do comércio de escravos, poderia aceitar a interferência arbitrária da marinha de uma potência estrangeira com o comércio legítimo, especialmente ao longo da costa do Brasil. Conseqüentemente, Aureliano e seus colegas no Gabinete sentiam-se pouco inclinados a abrir novas negociações nas linhas sugeridas por Lorde Palmerston. Ouseley ouviu que Aureliano tinha comentado com um amigo íntimo: "*Sr. Cândido Batista de Oliveira nous a compromis horriblement en proposant de telles bases*".[*][12] De fato, agora parecia aos brasileiros que mesmo os artigos adicionais de 1835 não chegavam a proteger suficientemente a navegação brasileira das depredações da Marinha britânica.

Durante cinco meses Aureliano continuou a assegurar Ouseley da sua boa vontade, mas dava uma desculpa depois da outra – doenças, feriados, as solicitações do jovem Imperador sobre o seu tempo, a relutância do governo em declarar-se de forma muito decidida sobre uma questão tão controversa antes das eleições vindouras – para não responder às iniciativas britânicas até que, afinal, Ouseley começou a suspeitar que havia "um sistema premeditado de procrastinação".[13] Por instruções de Londres ele persistiu, porém, nas suas solicitações de uma resposta positiva às mais recentes propostas britânicas sobre um tratado e, em fevereiro

11 Aureliano para Francisco Acaiaba de Montezuma, 25 de setembro de 1840, A.H.I. 218/4/2 (Montezuma, um antigo ministro dos Negócios Estrangeiros, estava de partida para Londres para assumir seu posto como ministro brasileiro); Aureliano para Antônio Carlos de Andrada, 2 de setembro de 1840, A.H.I. 55/4.

* Em francês no original. (N. T.)

12 Ouseley para Palmerston, 12 de janeiro de 1841, Particular, F. O. 84/364.

13 Ouseley nº 16, 13 de março de 1841, F. O. 84/364.

de 1841, forçou Aureliano a abrir-se, declarando-as inaceitáveis. Nenhum Governo brasileiro, declarou, poderia permitir que navios de sua nacionalidade – ainda que suspeitos de serem navios de escravos – fossem julgados por tribunais exclusivamente britânicos, e nenhuma cláusula de equipamento que não deixasse absolutamente claro o que constituiria, até prova em contrário, evidência bastante das intenções ilegais de uma embarcação seria jamais aceitável para o Brasil.[14] Repelido dessa maneira, Ouseley, um mês depois, pediu ao Governo brasileiro que submetesse contrapropostas para o tratado, indicando assim até que ponto estaria disposto a ir ao encontro das propostas de Palmerston. Aureliano concordou, anunciando que, logo que elas estivessem prontas, o Marquês de Barbacena ou o Senador Lopes Gama receberiam poderes para abrir negociações.

Por causa da sua intimidade com o jovem Dom Pedro II, Aureliano foi mantido como ministro dos Negócios Estrangeiros no governo que se seguiu à renúncia do Gabinete da Maioridade, em março de 1841. O novo governo era, porém, no conjunto, mais simpático em relação às necessidades de mão-de-obra dos fazendeiros brasileiros e, portanto, dos comerciantes que lhes forneciam escravos africanos. Além disso, as atividades dos navios de patrulha britânicos ao largo da costa brasileira durante 1841 – especialmente incidentes como o ocorrido em Campos, em maio – combinadas com outras absolvições de barcos costeiros brasileiros pela comissão mista do Rio de Janeiro reforçavam a determinação de Aureliano de trabalhar para a restrição e não para a ampliação dos poderes da Marinha britânica.[15] Ouseley compreendeu que havia pouca probabilidade de conseguir a ratificação dos artigos adicionais, muito menos a negociação de um tratado inteiramente novo, a menos que algum outro fator fosse introduzido na situação. Ele achava que este poderia tomar a forma de uma ameaça interna – um grande levante de escravos como o de 1835 – ou possivelmente uma ameaça vinda de fora – a adoção de "medidas coercitivas", senão de hostilidades abertas, pelo Governo britânico. Durante dois anos (abril de 1839 a março de 1841), os governos brasileiros tinham sido relativamente receptivos no tocante à questão do comércio de escravos e Ouseley tinha, portanto, relutado em

14 Aureliano para Ouseley, 3 de fevereiro, anexo a Ouseley nº 16.

15 *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, maio de 1841).

usar muita pressão oficial, tentando, em vez disso, avançar pelo que ele chamava de "meios essencialmente justos". Em certo sentido, ele ficou quase contente com a mudança de governo em março de 1841, já que ela significava que "nenhuma consideração de delicadeza precisava agora impedir o governo e os agentes de Sua Majestade de levar ao extremo quaisquer meios cujo emprego possa ser considerado prático na promoção das suas posições". Em maio, numa entrevista em que usou uma "linguagem algo forte", Ouseley advertiu Aureliano de que a administração brasileira "deve escolher entre a linha que tinha adotado para conciliar certos grupos e os sentimentos amistosos do governo de Sua Majestade"; se continuasse a favorecer os interesses do comércio de escravos, declarou ele solenemente, deve estar preparado para as conseqüências. Em junho, Ouseley sugeriu a Palmerston que medidas mais duras estariam plenamente justificadas – "pela extensão ao Brasil da Lei contra o comércio de escravos de Portugal ou pela aplicação de alguns dos seus dispositivos" – a menos que o governo brasileiro ratificasse imediatamente os artigos adicionais de 1835 e concordasse em abrir negociações sobre um novo tratado.[16] O próprio Palmerston tinha estado pensando nas mesmas linhas. Em julho ele deu instruções a Ouseley para advertir o Governo brasileiro de que um procedimento sumário, semelhante àquele usado desde 1839 contra navios de escravos de bandeira portuguesa, seria em breve adotado em relação a embarcações navegando sob a bandeira brasileira, a menos que o Brasil passasse a cooperar na supressão do comércio de escravos.[17]

Todas essas advertências caíram em ouvidos moucos. O Governo brasileiro ressentiu-se tanto com as ameaças e "insultos" de Ouseley quanto com a maneira arrogante pela qual, na sua opinião, a Marinha britânica já mostrava o seu desprezo pelos direitos do Brasil como nação independente. Na mente popular, a continuação do comércio de escravos estava-se tornando crescente e perigosamente vinculada à questão da soberania nacional e da sobrevivência econômica; mesmo aqueles ministros que estavam ansiosos por cooperar com a Grã-Bretanha na questão do comércio de escravos tinham de evitar a todo custo dar a

16 Ouseley para Palmerston, 17 de maio de 1841, Particular e Conf., F. O. 84/365; Ouseley nº 66, 15 de junho de 1841, F. O. 84/365; Ouseley 15 de junho de 1841, Separado e Conf., F. O. 84/365. Opiniões semelhantes foram novamente expressadas em Ouseley nº 81, 7 de julho de 1841, F. O. 84/365.

17 Palmerston para Ouseley, 23 de julho de 1841, F. O. 84/364.

impressão de se estarem curvando à imposição do Governo britânico. Ao mesmo tempo, todos os ministros brasileiros, qualquer que fosse a sua atitude em relação ao comércio de escravos, tinham plena consciência de que o Governo britânico, em certas circunstâncias, estava disposto a adotar medidas preventivas ainda mais extremas. Era portanto imperativo, pelo menos, manter aberta a possibilidade se chegar a acordo sobre um tratado mais efetivo contra o comércio de escravos. No começo de junho de 1841, Lopes Gama tinha finalmente recebido instruções para abrir novas negociações com Ouseley, com vistas a assegurar uma definição mais clara do tratado de 1826, a fim de que o comércio de escravos pudesse ser suprimido mais rapidamente – porém por "meios próprios e amistosos".[18] Os artigos adicionais de 1835 – uma fonte persistente de embaraço para o governo brasileiro – foram discretamente abandonados. As propostas de tratado de Palmerston, de dezembro de 1839, foram simplesmente ignoradas: o governo brasileiro, disse Aureliano, nunca reconhecera o memorando de Cândido Batista como "um compromisso formal ao qual devesse aderir estritamente".[19] Em vez disso, em 26 de agosto de 1841, o Ministério dos Negócios Estrangeiros brasileiro produziu, com uma longa nota explicativa, algumas contrapropostas cuidadosamente formuladas para os artigos suplementares ao tratado anglo-brasileiro de 1826. O Governo brasileiro aceitou, como já havia feito em 1835, a necessidade do acréscimo de uma cláusula de equipamento, mas desta vez com algumas salvaguardas; um navio brasileiro não deveria estar sujeito a captura e condenação por causa de uma única peça de equipamento para o comércio de escravos para a qual o mestre não tivesse uma explicação satisfatória: o ônus da prova da intenção criminosa deveria caber ao captor, e um navio só deveria ser condenado se *todos ou um número considerável* dos artigos de equipamento usuais fossem encontrados a bordo. Além disso, os navios de patrulha britânicos deveriam ficar longe da costa brasileira e fora das águas territoriais do Brasil; um navio equipado para o comércio de escravos estaria sujeito a captura somente em alto-mar (artigo 1). O Governo brasileiro também estava disposto a aceitar o acréscimo de outro artigo há muito solicitado pela Grã-Bretanha – aquele que exigiria o desmantelamento e a venda de embarcações condenadas, exceto nos casos em que fosse comprada por um dos dois governos para o serviço público (artigo 4).

18 Instruções para Lopes Gama, 3 de junho de 1841, A.H.I. 218/4/2.

19 Aureliano para Ouseley, 26 de agosto, anexo a Ouseley no. 96, 31 de agosto de 1841, F. O. 84/366.

Recusava-se, porém, a permitir que súditos brasileiros fossem julgados e punidos por leis e tribunais outros que os do Brasil e tampouco podia consentir que navios brasileiros caíssem sob a jurisdição de quaisquer tribunais que não fossem brasileiros ou anglo-brasileiros. Ademais, todos os navios capturados que se acreditasse terem partido de um porto brasileiro deveriam, insistia, ser levados perante a comissão mista do Rio de Janeiro, onde um juiz brasileiro sempre estava disponível (artigo 2). Em todos os outros casos, os navios deveriam ser levados perante a comissão mista mais próxima, e duas comissões adicionais deviam ser estabelecidas, em Demerara e no Cabo da Boa Esperança (artigo 3). O Governo brasileiro concordava novamente em que a Grã-Bretanha tivesse o direito de dispor dos escravos libertados (artigo 6). A renda da venda dos navios condenados (depois de desmantelados) seria usada para ajudar a financiar a imigração de europeus livres para o Brasil, a qual o governo britânico deveria encorajar por todos os meios possíveis (artigo 7). Quando, porém, um navio fosse absolvido, o Governo brasileiro insistia em que os juízes da comissão deveriam poder emitir títulos de compensação contra o governo pertinente, em favor dos proprietários e pagáveis à vista (artigo 5).[20] Naturalmente, Ouseley não ficou nada satisfeito. Além disso, ele só estava autorizado a negociar – e o Governo brasileiro não podia deixar de saber disso – com base no projeto de tratado britânico de dezembro de 1839. Resignado, portanto, a novos atrasos, ele enviou as propostas de tratado de Aureliano a Londres, onde Lorde Aberdeen tinha, neste meio tempo, substituído Lorde Palmerston no Foreign Office.

Foi aí que complicadas questões de política comercial criaram uma nova tensão nas relações anglo-brasileiras.[21]

---

20 Contrapropostas de Aureliano, 26 de agosto, anexo a Ouseley nº 96.

21 A discussão da política comercial britânica e brasileira e das relações comerciais anglo-brasileiras, a seguir, é baseada sobretudo em A. J. Pryor, "Anglo-Brazilian Commercial Relations and the Evolution of Brazilian Tariff Policy, 1822-50" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1965); A. K. Manchester, *British Preeminence in Brazil* (Durham, N. C., 1933); Celso Furtado, *The Economic Growth of Brazil* (Univ. of Calif. Press, 1963); Lucy Brown, *The Board of Trade and the Free Trade Movement, 1830-42* (Oxford, 1958); W. P. Morrell, *British Colonial Policy in the Age of Peel and Russell* (Oxford, 1930); R. L. Schuyler, *Fall of the old colonial system: a study of free trade* (Nova York,1945); *Cambridge History of the British Empire*, vol. ii. *The Growth of the New Empire, 1783-1870* (Cambridge, 1940); E. Williams, *Slavery and Capitalism* (Durham, N. C., 1944); G. R. Mellor, *British Imperial Truteeship, 1783-1850* (Londres, 1951); W. L. Burn, *The West Indies* (Londres, 1951); Elsie I. Pilgrim, "Anti-slavery sentiment in Great Britain, 1841-54, its nature and decline; with special reference to its influence upon British policy towards its former slave colonies" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1952); N. Deerr, *The History of Sugar* (2 vols., Londres, 1949-50).

O tratado comercial de 1827, que, como o tratado contra o comércio de escravos, tinha sido negociado durante o período de fraqueza e dependência do Brasil em relação à Grã-Bretanha subseqüente à declaração da sua independência de Portugal, estava-se revelando crescentemente incômodo para os brasileiros. Em primeiro lugar, ressentiam-se dos privilégios de extraterritorialidade que o tratado conferia à Grã-Bretanha, especialmente o direito de nomear juízes conservadores, que eles consideravam incompatíveis com a independência e soberania do Brasil. Segundo, e de importância mais imediata, o tratado era considerado responsável em grande parte pelas consideráveis dificuldades financeiras do país: os direitos sobre produtos importados, o grosso dos quais eram britânicos, eram uma importante fonte de receita para o governo, mas não podiam ser elevados acima de 15% *ad valorem* por causa do tratado comercial anglo-brasileiro e dos tratados de nação mais favorecida que o Brasil tinha subseqüentemente assinado com outras potências. E apesar de as idéias de *laissez faire* ainda prevalecerem tanto entre os proprietários de terra como na classe comercial das cidades costeiras, estavam surgindo, em certos círculos, os primeiros sinais de uma consciência de que tarifas mais altas – pela proteção que ofereciam à indústria doméstica, diminuindo assim a avassaladora dependência do Brasil em relação aos produtos britânicos – podiam ser um instrumento de transformação econômica, bem como uma valiosa fonte de receita. Além disso, as baixas tarifas sobre produtos britânicos contrastavam muito desfavoravelmente com os direitos virtualmente proibitivos que incidiam sobre as exportações brasileiras para o mercado inglês. Enquanto o açúcar colonial proveniente das Índias Ocidentais britânicas, das Índias Orientais e de Maurício estava sujeito a um direito de apenas 24 xelins por 112 libras, o açúcar estrangeiro pagava 63 xelins; da mesma forma, os direitos sobre o café colonial eram de 6 pences por libra-peso, enquanto sobre o café estrangeiro eram de 1 xelim e 3 pences. Só o algodão de Pernambuco e do Maranhão era importado em grande escala na Grã-Bretanha, e o algodão era então muito menos importante para a economia brasileira do que o café ou o açúcar, que eram exportados em sua maior parte (embora muito freqüentemente em navios britânicos) para os Estados Unidos e a Europa continental. O saldo negativo da balança comercial do Brasil com a Grã-Bretanha e sua incapacidade de

conquistar uma posição no mercado britânico eram particularmente irritantes durante o começo da década de 1840, quando a economia brasileira estava atravessando um período difícil (na realidade, mais a conseqüência – pelo menos no caso do açúcar – de técnicas antiquadas de produção, da baixa qualidade do produto e da competição do açúcar de beterraba do que simplesmente o resultado das preferências coloniais britânicas). Uma tentativa anterior de colocar as relações comerciais anglo-brasileiras num pé de relativa igualdade – a missão de Barbacena de 1836 – tinha fracassado completamente. Uma oportunidade para o Brasil de afirmar finalmente a sua independência e ao mesmo tempo obter da Grã-Bretanha concessões comerciais vitais estava, entretanto, para apresentar-se. O tratado de 1827 devia expirar em novembro de 1842, ou assim parecia, quinze anos depois da sua ratificação, e havia no Brasil o sentimento generalizado de que ele não deveria ser renovado sem uma revisão radical. De fato, havia indicações de que, se a Grã-Bretanha não se mostrasse disposta a modificar a sua política comercial, o Brasil poderia não se dispor a assinar sequer um tratado de nação mais favorecida e ameaças de que se poderiam aplicar tarifas mais altas e diferenciadas aos produtos britânicos que entrassem no país.

Os brasileiros eram estimulados em sua atitude em relação ao tratado comercial de 1827 pelo conhecimento de que havia na Inglaterra uma oposição considerável e crescente ao velho sistema de preferências coloniais. Os interesses do consumidor, particularmente em anos de depressão, eram uma consideração maior daqueles que exigiam tarifas mais baixas para os produtos alimentares importados, especialmente o açúcar: estacionária desde o fim das guerras napoleônicas, em declínio desde a emancipação dos escravos, a produção das Índias Ocidentais estava-se mostrando totalmente inadequada para satisfazer a crescente procura por açúcar das áreas urbanas em expansão; o nível de preços daquele produto na Grã-Bretanha era muito mais alto do que na maioria dos demais países europeus e só baixaria se o açúcar estrangeiro fosse mais prontamente admitido no mercado doméstico. Esperava-se que melhores preços dos alimentos, por permitir aos industriais britânicos manter salários baixos, lhes melhorassem também a posição competitiva nos mercados externos num período difícil do comércio mundial. Além disso, parecia então que, se a Grã-Bretanha não abolisse ou reduzisse as

tarifas diferenciadas sobre o açúcar e o café estrangeiros, poderia haver em breve uma tentativa de impor tarifas aumentadas, na verdade discriminatórias, sobre os produtos britânicos que entrassem no importante mercado brasileiro, os quais representavam mais de 3 milhões de libras por ano para a indústria britânica. Mais de metade dos produtos manufaturados importados no Rio de Janeiro, na Bahia e em Pernambuco eram britânicos. De fato, o Brasil era um dos maiores mercados para os tecidos de algodão de Lancashire, além de toda uma gama de bens de consumo que ia de ferragens, cerâmica e vidro a chapéus, guarda-chuvas e instrumentos musicais. Além disso, era um mercado com um grande potencial de expansão (diferente, por exemplo, das Índias Ocidentais, que compravam uma percentagem cadente das exportações britânicas) e que a Grã-Bretanha não podia permitir-se perder.[22]

Havia, porém, um complicador: escravidão. O café e o açúcar brasileiros eram produzidos com o trabalho escravo, e era isso que possibilitava aos interesses das Índias Ocidentais – fazendeiros, corretores, expedidores, refinadores e aqueles que lhes eram favoráveis – defenderem o sistema vigente de preferências coloniais com argumentos mais respeitáveis do que os do interesse econômico próprio. Em primeiro lugar, podiam argumentar que, até que a escravidão fosse abolida em Cuba e no Brasil, ou pelo menos até que o comércio de escravos fosse abolido e os fazendeiros cubanos e brasileiros fossem privados da oferta regular de trabalho escravo barato, o açúcar das Índias Ocidentais, que havia muito perdera o seu mercado europeu, não poderia competir em igualdade de condições no mercado doméstico com o produto brasileiro ou cubano, e a Grande Experiência da Emancipação nas Índias Ocidentais, que deveria demonstrar a superioridade do trabalho livre sobre a mão-de-obra escrava, seria irreparavelmente prejudicado. Além disso, podia-se até argumentar que tarifas mais baixas sobre o açúcar estrangeiro serviria para encorajar uma produção mais intensiva e ampla no Brasil e em Cuba, o que iria, por sua vez, aumentar e prolongar os males da escravidão e atuar como estímulo poderoso ao comércio de escravos que a Grã-Bretanha tão desesperadamente tentava suprimir. Assim, uma severa discriminação fiscal contra o açúcar estrangeiro produzido com o trabalho escravo,

---

22 Deve-se também lembrar, além da importância do Brasil como mercado de exportação, que metade das exportações do Brasil e uma grande proporção do seu comércio doméstico passavam por casas de exportação e companhias de navegação britânicas.

era defendido por antigos partidários da escravidão e do comércio de escravos, cujos interesses agora coincidiam com a abolição internacional, como elemento essencial da política da Grã-Bretanha de desencorajar aquele comércio e solapar o sistema escravista em todo o mundo.

Não foi difícil para os partidários do livre comércio demonstrar que o objetivo real dos direitos sobre o açúcar, como o das Leis do Milho, era proteger os interesses da aristocracia fundiária (no caso do açúcar, da aristocracia fundiária colonial) à custa do consumidor de classe operária e do industrial de classe média. Nem foi difícil capitalizar sobre as incoerências do argumento protecionista – entre as quais o fato de que havia pouca preocupação com a importação de algodão e fumo, ambos produzidos com mão-de-obra escrava. Era menos fácil, entretanto, refutar a afirmação de que remover os direitos que protegiam o açúcar iria, primeiro, minar completamente a economia das Índias Ocidentais, cujos dois outros pilares, a escravidão e o comércio de escravos, já tinham sido removidos, e segundo, servir como um estímulo, a longo prazo, ao comércio de escravos para o Brasil e para Cuba. Alguns partidários do livre comércio estavam francamente pouco interessados no destino das Índias Ocidentais: John Roebuck, por exemplo, estava pronto a "mandar a Jamaica para o fundo do mar e todas as Antilhas com ela".[23] Outros assinalavam que os fazendeiros das Índias Ocidentais tinham recebido compensação mais do que adequada pelas perdas sofridas em conseqüência da emancipação e tinham tido tempo amplo para se ajustarem a uma situação mais competitiva. Alguns, entretanto, tentaram argumentar – e não era fácil – que remover as muletas da proteção, embora penoso no começo, seria a longo prazo vantajoso para as Índias Ocidentais, já que a mão-de-obra livre (talvez reforçada pela imigração de africanos livres) tinha de ser mais produtiva do que o trabalho escravo. Quanto ao argumento de que a escravidão e o comércio de escravos seriam encorajados pela redução dos direitos sobre o açúcar, muitos partidários do livre comércio não estavam mais interessados nisso do que no bem-estar econômico das Índias Ocidentais: para eles, os interesses do consumidor e do industrial britânicos vinham antes dos do fazendeiro

23 Citado por Morrell, *op. cit.*, pág. 181.

das Índias Ocidentais ou do escravo africano no Brasil. Aqueles, porém, como Lorde Palmerston, Lorde John Russell e outros *whigs* importantes, que se opunham tanto às preferências coloniais como à escravidão negavam que o comércio pudesse de fato ser suprimido por direitos discriminatórios contra o produto do trabalho escravo ("coerção fiscal"). Na verdade, eles se convenceram de que, longe de estimular a escravidão e o comércio de escravos, a admissão do açúcar brasileiro (e cubano), por diminuir a hostilidade à Grã-Bretanha no Brasil (e na Espanha), facilitaria negociações mais amistosas e, portanto, mais frutíferas, para melhorar os métodos mais tradicionais de combater o comércio.

Foi a crise financeira de 1840-1, combinada com a necessidade de conseguir uma maior parcela do voto das classes média e operária, que provou ser decisiva para finalmente converter o governo *whig* às virtudes do comércio mais livre.[24] O Relatório da Comissão Especial sobre Direitos de Importação, de 1840, tinha demonstrado que tarifas menos proibitivas levariam a um aumento da receita governamental, além de diminuir a pesada carga dos impostos indiretos, e no seu orçamento de maio de 1841, o Ministro da Fazenda, *Sir* Francis Baring, propôs uma redução do direito sobre o açúcar estrangeiro de 63 xelins para 36 xelins por 112 libras-peso (o açúcar colonial continuaria a pagar 24 xelins) juntamente com tarifas mais baixas sobre milho, madeira e um número de outros artigos. O debate que se seguiu estendeu-se por vários dias e o governo Melbourne foi derrotado duas vezes – 281 votos a 317 e 311 votos a 312 – por uma aliança de interesses das Índias Ocidentais, protecionistas defensores das Leis do Milho, tradicionais defensores do Império – e, significativamente, um grande número de abolicionistas.[25] (A questão do açúcar já tinha começado a dividir os membros da Anti-Slavery Society dentro e fora do Parlamento. A maioria deles era de membros da Anti-Corn Law League, partidários do livre comércio em geral e, claro, inimigos tradicionais do grupo de interesses das Índias Ocidentais. Neste estágio inicial da luta pelo açúcar barato, entretanto, a maioria se colocou relutantemente do lado do protecionismo, de modo

24 Brown, *op. cit.*, págs. 214-22.

25 *Ibid.*, págs. 222-4; Mor rell, *op. cit.*, págs. 171-2; Burn, *op. cit.*, pág. 128.

a não encorajar o comércio de escravos nem fortalecer a escravidão em Cuba e no Brasil.)[26]

O governo conservador de *Sir* Robert Peel, que em setembro de 1841 sucedeu à administração de Melbourne, não estava menos preocupado com o déficit financeiro do país do que o seu predecessor, e o próprio Peel via favoravelmente muitos dos argumentos em defesa de uma redução geral dos direitos de importação, pelo menos para um nível em que as tarifas oferecessem uma proteção moderada em vez de serem positivamente proibitivas. Pessoalmente, ele não se inclinava, porém, a facilitar o ingresso na Grã-Bretanha de produtos do trabalho escravo e, além disso, pelo menos dois dos seus colegas – Henry Goulburn, o ministro da Fazenda, e Gladstone, número dois no Ministério do Comércio – tinham fortes ligações com as Índias Ocidentais. Um dos problemas que Peel herdou dos *whigs* foi o do tratado comercial anglo-brasileiro.[27] A Grã-Bretanha insistia agora em que o tratado expiraria em novembro de 1844 e não, como os brasileiros pareciam acreditar, em novembro de 1842: o artigo 28 estipulava que o tratado permaneceria em vigor por quinze anos depois da ratificação (em novembro de 1827) e, daí em diante, até que uma das partes comunicasse o seu desejo de terminá-lo; no caso de tal notificação ser feita ao término do período de quinze anos, o tratado só expiraria depois de mais dois anos.[28] Porém mesmo esta interpretação do tratado só dava ao governo britânico uma pausa de dois anos, e para que os interesses industriais e de navegação britânicos não sofressem era imperativo renovar o tratado existente ou, no mínimo, assinar um novo tratado de nação mais favorecida. Os brasileiros continuavam a exigir, entretanto, reciprocidade, sob a forma de direitos de importação mais baixos sobre o seu açúcar e café. Nas circunstâncias,

---

26 Ver Duncan E. Rice, "Critique of the Eric Williams Thesis: The Anti-Slavery Interest and the Sugar Duties, 1841-53", em *The Transatlantic Slave Trade from West Africa* (Edimburgo, 1965), págs. 44-60. Também os "Proceedings das General Anti-Slavery Conventions", convocadas pela British and Foreign Anti-Slavery Society, 12 a 23 de junho de 1840, 23 a 20 de junho de 1843 (Londres, 1841, 1841, 1843). Na segunda convenção houve uma divergência declarada, que culminou com a secessão de uma minoria composta de livre-cambistas seguidores de Cobden.

27 "Este assunto tem uma relação mais imediata com as nossas medidas financeiras do que qualquer outro na área de competência do Foreign Office", escreveu Peel a Aberdeen em 28 de outubro de 1841, B.M. Add. MSS 40453 (Peel Papers). As negociações do tratado com o Brasil eram mais do que uma questão política e comercial, acrescentou; eram "um dos elementos de qualquer esquema financeiro *amplo que se possa propor*" (Peel para Aberdeen, 1 de novembro de 1841, B.M. Add. MSS 43061 (Aberdeen Papers).

28 B.F.S.P. xiv, 1024-5.

Peel só viu uma saída do dilema – e uma que não era muito viável: a Grã-Bretanha baixaria os direitos sobre os produtos brasileiros, mas como *quid pro quo* o Brasil tornaria a sua produção apta para o mercado britânico concordando em tomar as primeiras medidas no sentido da abolição da escravidão, bem como providências mais efetivas contra o comércio de escravos. "Se vamos fazer uma concessão em favor do café e do açúcar brasileiros", escreveu Lorde Ripon, ministro do Comércio, a Gladstone, em outubro de 1841, "deve ser em troca de alguma regulamentação estrita e realmente eficiente em relação ao comércio de escravos e mesmo à escravidão".[29] No fim do ano, tinha-se tomado a decisão de submeter ao Governo brasileiro propostas para um novo acordo de comércio semelhante ao que já existia (com suas tarifas favoráveis às manufaturas britânicas), mas com acréscimos importantes e surpreendentes: o governo britânico concordaria em reduzir os direitos de importação sobre o açúcar brasileiro; em troca, Dom Pedro concordaria em declarar livres todas as crianças nascidas de pais escravos depois de uma data a ser determinada (sujeita a negociação) e consideraria a emancipação de todos os escravos no Brasil, o mais cedo possível.

Nunca se pretendeu que um novo tratado comercial fosse um substituto para o tipo mais ortodoxo de acordo contra o comércio de escravos. O governo conservador tinha toda a intenção de aplicar vigorosamente os tratados vigentes e de prosseguir, separadamente, negociações para o seu aperfeiçoamento. Lorde Aberdeen, no Foreign Office, estava, porém, disposto a abandonar o projeto anterior de Palmerston para um tratado inteiramente novo, se fosse possível chegar a acordo sobre as contrapropostas de artigos suplementares ao tratado de 1826 que o próprio Aureliano Coutinho tinha apresentado em agosto. Ele achava que a redação, em alguns pontos, devia ser muito mais precisa e considerava necessárias algumas poucas alterações. Especialmente, o tipo de cláusula de equipamento que Aureliano propusera seria, na opinião de Aberdeen, muito fácil de evadir: era essencial que *qualquer um ou mais itens* de uma lista especificada de artigos de equipamento encontrados a bordo constituísse, até prova em contrário, evidência suficiente da prática do comércio de escravos e que o ônus de provar que o artigo ou artigos eram indispensáveis a algum empreendimento legal recaísse inteiramente

29 Ripon para Gladstone, 14 de outubro de 1841, citado em Jones, *Lord Aberdeen and the Americas*, pág. 41.

sobre os proprietários e o mestre do navio. Lorde Aberdeen também reiterava a posição britânica de que o proprietário de um navio comprovadamente envolvido no comércio, mas absolvido com base em alguma tecnicalidade, não podia ter direito a compensação por perdas, danos e gastos para os proprietários. Ele aceitava a proposta de que se estabelecessem duas novas comissões mistas anglo-brasileiras, mas achava que a comissão do Rio não devia ter precedência: as quatro deveriam ter autoridade igual. Finalmente, Aberdeen achava que devia haver mais um artigo suplementar, além daqueles propostos por Aureliano: o Imperador do Brasil devia comprometer-se a estabelecer uma comissão anglo-brasileira para investigar o paradeiro de todos os africanos desembarcados ilegalmente no Brasil desde 1830 e garantir a liberdade de quaisquer outros que fossem desembarcados no futuro. Em fevereiro de 1842, as propostas de Aberdeen para um tratado contra o comércio de escravos foram remetidos ao Rio de Janeiro junto com o projeto de um novo tratado comercial que incluiria artigos relacionados com os direitos britânicos sobre o açúcar e o futuro da escravidão no Brasil.[30]

A situação no Brasil não podia ter sido menos favorável à abertura de novas negociações de um tratado. Em conseqüência de novas capturas irregulares por navios britânicos na costa brasileira e choques diretos ocorridos com autoridades locais brasileiras, a animosidade em relação à Grã-Bretanha, estimulada por uma campanha de imprensa violentamente nacionalista, chegara ao extremo. "Proclama-se uma aversão inflexível" informava Hamilton, que reassumira pouco antes as suas funções de ministro britânico, "à Inglaterra e a qualquer estreita ligação por tratado com ela", bem como a quaisquer negociações "tendentes à continuação de tal ligação".[31] O único bom sinal era o fato de a Câmara de Deputados brasileira, uma importante plataforma para a expressão de sentimentos antibritânicos, não se estar reunindo na época: o Gabinete conservador de março de 1841 tinha declarado fraudulentas as eleições conduzidas pelo Gabinete da Maioridade, liberal, e tomado medidas para evitar que ela se reunisse. Em conseqüência, o Governo brasileiro viu-se, entretanto, confrontado com revoltas liberais nas províncias de São Paulo

30 Aberdeen para Hamilton nº 1, 2 de fevereiro de 1842, F. O. 84/410; Aberdeen para Hamilton, nº 2, 1 defevereiro de 1942, F. O. 13/178.

31 Hamilton para Aberdeen, nº 45, 12 de outubro de 1842, F. O. 84/408. Também Hamilton nº 7, 20 de outubro de 1841, Conf., F. O. 84/366; Hamilton nº 29, 9 de abril de 1842, F. O. 13/180.

e Minas Gerais e tinha pouco tempo disponível para negociar um tratado com a Grã-Bretanha. A percepção de que a Grã-Bretanha não tinha a intenção de permitir que o tratado comercial expirasse por, pelo menos, outros dois anos mostrou ser um estímulo adicional ao sentimento nacionalista latente no Brasil; a atitude britânica, escreveu Hamilton, era considerada "tirânica ao extremo".[32] Apesar disso, em setembro, o governo aceitou que o tratado comercial continuasse em vigor até novembro de 1844, embora Aureliano se negasse a entrar em negociações para a sua renovação ou substituição até que ele tivesse efetivamente expirado e novamente insinuasse que o Brasil estava considerando a possibilidade de discriminação tarifária contra produtos britânicos, a menos que obtivesse reciprocidade. Ao mesmo tempo, deixou claro que não estava disposto a fazer concessões maiores para garantir direitos mais baixos para os produtos brasileiros: o Governo brasileiro compreendia perfeitamente que o comércio mais livre era do interesse da Grã-Bretanha e que, em qualquer hipótese, um relaxamento dos direitos incidentes sobre o açúcar não podia ser retardado por muito tempo.[33] (Em março de 1842, o Governo britânico tinha baixado os direitos sobre o café, então o principal produto de exportação do Brasil, para 9 pences a libra, no caso do produto estrangeiro, e 4 pences a libra, no do colonial – mais um exemplo da sua inconsistência: se o café, por que não o açúcar? – enfraquecendo assim a posição de barganha de Hamilton no Rio.) Quanto aos artigos suplementares ao tratado contra o comércio de escravos, as propostas britânicas, que tinham sido apresentadas ao governo brasileiro em abril, foram finalmente devolvidas a Hamilton em outubro. Aureliano achara que as suas próprias propostas de agosto de 1841 tinham sido "alteradas na sua essência" e que as de Aberdeen eram "objetáveis pelos mesmos motivos que tinham obrigado o governo imperial a declinar de ratificar os artigos adicionais (de 1835) ... isto é, [elas ameaçavam] oprimir e aniquilar o comércio legal do Império".[*34] O Governo brasileiro não se mostrou inclinado a prosseguir o assunto.

32 Hamilton para Aberdeen, 20 de setembro de 1842, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers).

33 Aureliano para Hamilton, 6 de setembro, anexo a Hamilton nº 85, 20 de setembro de 1842, F. O. 13/184.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

34 Hamilton para Aureliano,11 de abril, anexo a Hamilton nº 22, 23 de abril de 1842, F, O. 84/407; Aureliano para Hamilton, 17 de outubro, anexo a Hamilton nº 51, 26 de novembro de 1842, F. O. 84/ 409.

Enquanto isso, Lorde Aberdeen decidira, apesar das informações desfavoráveis de Hamilton, enviar ao Brasil uma missão especial, chefiada por Henry Ellis, cunhado de Lorde Ripon. Suas instruções, porém, não eram nada claras. Por um lado, dava-se a entender a Ellis que seu principal objetivo era persuadir o Governo brasileiro a tomar as medidas necessárias para assegurar a abolição da escravidão no Brasil "num período não distante" e que isto era a condição para que o mercado britânico pudesse ser aberto ao açúcar brasileiro, por outro, ele era instruído no sentido de que, como Aberdeen já então instruíra Hamilton, os artigos propostos com relação a escravidão e direitos sobre o açúcar (artigos 9 e 15) não eram considerados essenciais para um novo tratado comercial – eles podiam ser negociados separadamente mais tarde – e, se fosse impossível chegar a acordo sobre eles, bastaria prorrogar o tratado comercial existente. Se isso não fosse possível, ele deveria tentar assegurar pelo menos a sua substituição por um acordo de nação mais favorecida. De fato, o Governo britânico podia perceber agora uma vantagem na terminação do tratado de 1827, desde que pudesse obter as salvaguardas necessárias contra a imposição de direitos discriminatórios contra produtos britânicos. O tratado garantia ao açúcar brasileiro o benefício de qualquer redução nos direitos sobre o açúcar estrangeiro que entrasse no mercado britânico. Uma vez expirado o tratado, a Grã-Bretanha poderia baixar os direitos sobre o açúcar estrangeiro produzido por trabalhadores livres (de Java, por exemplo) e continuar a excluir aquele produzido com mão-de-obra escrava no Brasil e em Cuba. Ellis recebeu ordens também para concluir rapidamente as negociações relativas aos artigos suplementares ao tratado contra o comércio de escravos de 1826. Foi-lhe dito que estes, mais do que um novo tratado, eram agora o objetivo da Grã-Bretanha, a menos que o Governo brasileiro pudesse ser induzido a aceitar como um todo e sem alterações significativas um instrumento baseado no tratado anglo-espanhol de 1835 e no recente tratado anglo-português (julho de 1842) – "de longe a melhor e mais satisfatória solução da questão", achava Aberdeen.[35]

Com grande pompa e cerimônia, em 10 de novembro de 1842, Henry Ellis chegou ao Rio de Janeiro, onde ele também achou

35 Aberdeen para Ellis, nº 7, 28 de setembro de 1842, F. O. 13/109; Aberdeen para Ellis, nº 1, 31 de agosto de 1842, F. O. 84/410. Cf. Aberdeen para Hamilton, nº 14, 6 de julho de 1842, F. O. 13/183.

tanto a imprensa como a opinião pública brasileiras "absurdamente violentas e impertinentes" em sua atitude no tocante a "escravizar o Brasil com tratados". E a disposição do governo em relação à Grã-Bretanha não era mais favorável. Ellis não levou muito tempo para perceber que qualquer acordo que afetasse o futuro da escravidão no Brasil estava "completamente fora de questão".[36] Embora talvez já não estivessem dispostos a afrontar a opinião mundial esclarecida defendendo abertamente o sistema escravista, brasileiros de todos os matizes de opinião reconheciam a necessidade do trabalho escravo no país, pelo menos até que imigrantes europeus livres pudessem ser atraídos em quantidade suficiente. Nenhum governo brasileiro ousaria trazer o problema da escravidão perante a Câmara dos Deputados. Uma oferta da Grã-Bretanha de reduzir seus direitos sobre o açúcar e facilitar a entrada do produto estrangeiro no mercado britânico, por importante que isso pudesse ser para o Brasil, não era por si só incentivo suficiente para os brasileiros considerarem mudar não apenas o seu sistema econômico, mas, na verdade, todo o seu sistema de vida. Ao mesmo tempo, Ellis percebeu que, sem uma oferta incondicional de baixar os direitos, ou alguma outra concessão importante, havia pouca esperança de renovar o tratado de 1827 tal como estava, tão crítica era a situação das finanças do país, tão grande a necessidade de aumentar a receita alfandegária e tão generalizado o ressentimento com a posição de semidependência do Brasil em relação à Grã-Bretanha. Quando a Câmara se reuniu , em janeiro de 1843, o governo foi fortemente criticado por ter capitulado em relação à data de expiração do tratado comercial anglo-brasileiro e houve pedidos estridentes para que fosse denunciado imediatamente – até para que fosse declarada guerra – antes que elementos moderados conseguissem persuadir os extremistas a aceitarem o fato consumado. Claramente, não se podia esperar que a Câmara engolisse qualquer prorrogação do tratado além de novembro de 1844 senão em troca de benefícios positivos. Ao consultar os comerciantes britânicos no Rio, Ellis descobriu que eles

36 Ellis nº 11, 26 de novembro, nº 16, 16 de novembro de 1842, F. O. 13/109; Ellis para Aberdeen, 20 de novembro de 1842, Particular, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers). A chegada de Ellis é descrita em J. M. Pereira da Silva, *Memórias do Meu Tempo* (Rio de Janeiro, 1898), i. 98-9. Também se podem encontrar reflexões sobre as atitudes brasileiras em relação à escravidão em Ellis nº 23, 14 de janeiro de 1843, F. O. 13/200.

já não atribuíam muita importância aos seus privilégios judiciais no Brasil nem à preferência tarifária de 15%; eles tinham sido úteis no passado, quando a Grã-Bretanha estava estabelecendo a sua posição no mercado brasileiro, mas, desde que não fossem concedidos favores especiais a outras nações, a superioridade econômica da Grã-Bretanha sobre os seus rivais mais próximos garantiria a continuação da sua preeminência no Brasil. Ele decidiu, portanto, satisfazer-se com um novo acordo comercial que simplesmente garantisse que os comerciantes britânicos e suas mercadorias fossem tratados em pé de igualdade com os de outras nações. Mesmo isso não seria, entretanto, fácil de conseguir: até setembro Aureliano tinha-se recusado totalmente a discutir qualquer novo tratado que não facilitasse especificamente a entrada de exportações brasileiras na Grã-Bretanha.[37]

Em dezembro, Ellis apresentou a Aureliano e ao Senador Miguel Calmon du Pin e Almeida, o ministro da Fazenda, um memorando particular que expunha o que ele achava poderiam ser as bases gerais de um novo tratado comercial anglo-brasileiro. Eles não o rejeitaram de pronto; referiram-no aos seus colegas de Gabinete e eventualmente o submeteram ao Conselho de Estado.[38] Aureliano, porém, manifestou mais uma vez a opinião de que o tratado proposto encontraria oposição a menos que a Grã-Bretanha estivesse disposta a oferecer alguma positiva vantagem recíproca aos produtos brasileiros exportados para o mercado britânico. Também reintroduziu a questão das atividades da Marinha britânica em serviço de patrulha contra o comércio de escravos em águas territoriais brasileiras e insinuou que, a menos que os navios de guerra britânicos fossem controlados de forma mais estrita, o governo brasileiro se recusaria a cooperar no tocante tanto ao tratado contra o comércio de escravos como ao comercial – o que levou Ellis a queixar-se

37 Para os aspectos comerciais da missão de Ellis baseei-me amplamente na tese não publicada de A. J. Pryor, "Anglo-Brazilian Commercial Relations", e págs. 200-23; também Manchester, *British Preeminence in Brazil*, págs. 290-3.

38 O Conselho de Estado, abolido pelo Ato Adicional de 12 de agosto de 1834, tinha sido restabelecido pela lei de 23 de novembro de 1841. Nominalmente um órgão assessor, seus doze membros eram nomeados pelo Imperador, que presidia às suas deliberações. Na verdade, decisões políticas importantes como, por exemplo, a de pôr fim ao comércio de escravos em julho de 1850 (ver adiante, capítulo 12, págs. 332-5 [*números de páginas referem-se ao texto inglês original*], eram usualmente tomadas pelo Conselho de Estado, com a presença, se necessária, dos ministros competentes.

da "disposição desarrazoada" de Aureliano de misturar as negociações de dois tratados inteiramente separados.[39] Em 15 de janeiro de 1843, o subcomitê de negócios estrangeiros do Conselho de Estado apresentou um relatório sobre o memorando de Ellis: só Lopes Gama foi favorável à abertura de negociações para um novo tratado comercial;[40] os outros membros, particularmente Honório Hermeto Carneiro Leão, então senador conservador por Minas Gerais, exigiu, como condição prévia às negociações, a admissão dos produtos brasileiros no mercado britânico na mesma base que os produtos das colônias ou apenas com um pequeno diferencial. Em 19 de janeiro, entretanto, depois que Ellis apresentou oficialmente as suas propostas para o tratado,[41] o Conselho de Estado em pleno decidiu-se em favor das negociações. Quatro dias mais tarde, porém, houve uma mudança de administração que colocou Honório no Ministério do Negócios Estrangeiros de um governo conservador que era ainda mais intimamente identificado com os interesses açucareiros, mais protecionista na sua perspectiva, mais favorável aos interesses do comércio de escravos e mais hostil à Grã-Bretanha do que o seu predecessor. (Parte da razão da queda de Aureliano, depois de dois anos e meio como ministro dos Negócios Estrangeiros, foi a sua aparente disposição de negociar com a Grã-Bretanha artigos suplementares ao tratado contra o comércio de escravos e sua aceitação de que o tratado comercial fosse mantido em vigor até novembro de 1844.) Ellis decidiu que já não adiantava pressionar por um acordo sobre as propostas contra o comércio de escravos: Honório, acreditava ele, se limitaria a usar a ocasião para contestar muitos dos pontos que a Grã-Bretanha já havia conseguido na prática.[42] Ellis continuava, entretanto, na esperança de algum progresso na questão comercial e, no caso, Honório concordou em negociar. Confiante

---

39 Ellis nº 15, 10 de dezembro de 1842, F. O. 13/199.

40 O Conselheiro Lopes Gama, senador pelo Rio de Janeiro, antigo ministro do Império e ministro dos Negócios Estrangeiros e antigo juiz conservador britânico, tinha sido subornado por Ellis para pressionar, no Conselho de Estado, por um tratado comercial limitado com a Grã-Bretanha (ver Pryor, *op. cit.*, pág. 204). Durante alguns anos ele freqüentemente serviu interesses britânicos – e a causa da abolição do comércio de escravos – no Conselho de Estado.

41 Ellis para Aureliano, 16 de janeiro de 1843, A.H.I. 273/1/9.

42 Ellis nº 4, 20 de fevereiro de 1843, F. O. 84/467. Honório e Vasconcelos já tinham declarado que nenhum acordo contra o comércio de escravos que não permitisse a introdução no Brasil de mão-de-obra africana livre seria aceitável (Ellis nº 16, 16 de dezembro de 1842, F. O. 13/199).

em que a Grã-Bretanha precisava dos produtos alimentares e do mercado brasileiros quase tanto quanto o Brasil precisava das manufaturas e do mercado britânicos, ele continuou a exigir "reciprocidade positiva": em troca da posição de nação mais favorecida para as manufaturas britânicas, o açúcar brasileiro, bem como o café, o tabaco e outros produtos agrícolas, entrariam na Grã-Bretanha pagando direitos não mais de 10% superiores àqueles impostos aos produtos coloniais e, sempre que possível, em pé de igualdade.[43] Ellis respondeu, em confiança, que ele só tinha poderes para fazer tal concessão em troca da abolição definitiva da escravidão no Brasil; ele não elaborou, porém, este ponto, nem verbalmente nem por escrito, por saber perfeitamente que um acordo sobre a questão era impossível. Na verdade, ele lamentava ter suscitado o assunto.[44] Seu comentário foi recebido "com um gesto de repugnância e uma clara recusa"[45] de Honório, que logo aproveitou a oportunidade para recordar a Ellis que no Brasil havia mais escravos do que homens livres (uma afirmativa duvidosa) e que toda a economia do país se baseava na escravidão. (Em contraste, argumentava Honório, em 1833, o governo britânico só tivera de emancipar "umas poucas centenas de milhares de escravos em algumas pequenas colônias".) "A abolição da escravidão no Brasil" continuou, "é uma questão para o futuro e não para o presente ... determinar a época e a maneira pela qual, no futuro, esta questão poderá ser resolvida é assunto para o governo interno do país e especialmente da competência da nação, representada pela assembléia-geral, não podendo formar parte de um tratado com qualquer nação."[*46] Um artigo no *Jornal do Comércio* assinado por *um deputado liberal* (provavelmente o próprio Honório ou alguém escrevendo sob sua orientação) tornou então público o fato de que a Grã-Bretanha ("tão excessivamente generosa") reduziria os direitos sobre o açúcar brasileiro quando o Brasil já não pudesse produzir nenhum e, exagerando deliberadamente a gravidade da situação, apelava aos brasileiros para resistirem a qualquer tentativa britânica de impor

43 Ellis nº 28, 20 de fevereiro, Conf., F. O. 13/199; Ellis nº 31, 18 de março de 1843, F. O. 13/200.

44 Ellis nº 31, F. O. 13/200; Ellis para Honório, 23 de fevereiro, 16 de março de 1843, A.H.I. 273/1/9.

45 Ellis nº 31.

* Traduzido do texto inglês da obra original..

46 Honório para Ellis, 15 de março, anexo a Ellis nº 31.

suas exigências pela força. "Eu tinha minhas dúvidas", concluía o autor, "sobre se o Brasil era uma nação independente ou se deveria ser havia considerado uma colônia inglesa".[*47] No fim de março de 1843 as negociações tinham sido interrompidas e, pouco depois, Ellis regressou sem ter conseguido nenhum dos seus objetivos e consciente de que a sua missão tinha gerado uma nova onda de animosidade contra a Grã-Bretanha. Ele, entretanto, havia conseguido pelo menos iniciar as negociações para um acordo comercial e o Governo brasileiro concordou em continuá-las em Londres, mais tarde no mesmo ano.

Quanto ao tratado sobre o comércio de escravos, Hamilton estava convencido de que as negociações com vistas a um novo instrumento eram inúteis, não, segundo ele, por causa da ansiedade do Governo brasileiro, freqüentemente manifestada, em evitar a interferência britânica nos assuntos nacionais e proteger o comércio legítimo do país, mas simplesmente porque, na sua opinião, o Governo estava de mãos dadas com os interesses daquele comércio.[48] Já então, o próprio Lorde Aberdeen estava quase tão impaciente com o Brasil quanto Lorde Palmerston durante os seus últimos meses como secretário para os Negócios Estrangeiros e, em julho, decidiu que tinha chegado o momento de advertir claramente o Governo brasileiro de que, segundo o artigo I do tratado de 1826, a Grã-Bretanha estava obrigada a suprimir o comércio de escravos do Brasil e que, se o Governo brasileiro persistisse em se recusar a aceitar um tratado que habilitasse a Marinha britânica a agir de maneira mais efetiva, o Governo britânico teria de tomar as medidas necessárias "sozinho e pelos seus próprios meios".[49] Em 1º de setembro, a advertência de Aberdeen foi transmitida ao ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, então Paulino José Soares de Sousa (que tinha substituído Honório em junho), mas, embora Hamilton tivesse repetidamente chamado a sua atenção para ela, Paulino não fez qualquer comentário durante mais de quatro meses. Então, negou firmemente que qualquer administração brasileira, passada ou presente, jamais se tivesse recusado a adotar medidas que tornassem o sistema de supressão mais

---

* Traduzido do texto inglês da obra original.

47 *Jornal do Comércio*, 15 de março de 1843.

48 Hamilton nº 10, 12 de abril de 1843, F. O. 84/467.

49 Aberdeen para Hamilton, nº 10, 5 de julho de 1843, F. O. 84/468.

eficiente; na verdade, em mais de uma ocasião – em agosto de 1841, por exemplo – o próprio Governo brasileiro tinha apresentado propostas concretas. Se até agora as prolongadas negociações se tinham mostrado infrutíferas, as razões, sugeria Paulino, eram as mesmas de sempre: a natureza das propostas feitas pelo Governo britânico, a maneira pela qual ele estava tentando impô-las ao Brasil e, particularmente, as atividades ultrajantes – e, na sua opinião, ilegais – dos navios de guerra britânicos em águas brasileiras, que não eram de molde a tranqüilizar o Governo brasileiro quanto às conseqüências de conceder-lhes poderes ainda maiores. Deixou claro que o Governo brasileiro "não estava disposto a dar a sua sanção e aquiescência ao que tem sido feito sem ela, pela força e contra a clara e expressa disposição dos tratados", e reiterou, de forma algo entediada, que qualquer tratado sobre a abolição deveria respeitar os direitos e a dignidade do Brasil como nação independente e deveria incluir salvaguardas e garantias para a propriedade de cidadãos brasileiros que praticassem o comércio legal. Em especial, já que a imparcialidade era uma virtude que raramente se encontrava entre os oficiais da Marinha britânica, os juízes e árbitros britânicos das comissões, todos excessivamente zelosos, havia, insistia ele, duas condições *sine quibus non* para qualquer tratado: uma cláusula que definisse de maneira estrita a ampla evidência circunstancial necessária para que qualquer navio suspeito de praticar o comércio de escravos pudesse ser condenado; e outra que estabelecesse os meios pelos quais se pagaria compensação quando uma embarcação fosse absolvida. Paulino sustentava que nenhuma das propostas apresentadas pela Grã-Bretanha em qualquer época tinha tratado satisfatoriamente dessas duas questões cruciais e que, sempre que um governo brasileiro tentara deixá-las claras, o Governo britânico tinha recorrido a ameaças arrogantes.[50]

No outono de 1843, José de Araújo Ribeiro, o ministro brasileiro em Paris e amigo pessoal e aliado político de Honório, foi mandado a Londres como enviado especial para conversações com o Governo britânico. Não levava, porém, novas instruções sobre a questão do comércio de escravos. Além disso, no tocante ao tratado comercial, só podia oferecer ainda um tratado de nação mais favorecida – e isso em troca da

50 Hamilton para Paulino, 1º de setembro de 1843, Paulino para Hamilton, 11 de janeiro de 1844, anexo a Hamilton nº 9, 27 de fevereiro de 1844, F. O. 84/523. A resposta de Paulino foi impressa em Pereira Pinto, i. 445-62, e Perdigão Malheiro, ii. 244-52.

admissão do açúcar brasileiro no mercado britânico com um direito não mais de 10% superior àquele aplicável ao açúcar colonial. De sua parte, Aberdeen e Gladstone (agora ministro do Comércio) recusavam-se a separar a questão dos direitos sobre o açúcar daquela referente à escravidão e ao comércio de escravos, e como Araújo Ribeiro tinha instruções de, para não embaraçar futuros governos brasileiros, nada dizer sobre quando o sistema escravista poderia finalmente ser abolido no Brasil, permaneceu o impasse. Em janeiro de 1844, uma outra rodada de negociações foi interrompida.[51] A correspondência entre Aberdeen e Peel na época sugere que o primeiro já estava disposto a permitir o ingresso do açúcar brasileiro produzido por escravos, desde que o comércio de escravos pudesse ser pelo menos contido, e ele tinha muitas esperanças de que os planos em vias de execução para reforçar a esquadra preventiva britânica e para um bloqueio mais sistemático da costa ocidental da África muito poderiam contribuir para isso. Só o tempo, entretanto, poderia dizer e, como Peel lhe fez notar, a experiência tinha demonstrado que eles não se podiam permitir muito otimismo quanto ao êxito dos seus esforços na repressão do comércio de escravos. Enquanto isso, continuava Peel, por muito que eles desejassem ver reduzidos os direitos sobre o açúcar, o Governo britânico não poderia adotar uma política comercial que servisse de claro incentivo ao comércio de escravos.[52]

Nos círculos comerciais e industriais com interesses no Brasil havia, porém, considerável apreensão quanto às conseqüências para o comércio britânico da expiração do tratado de 1827 antes da sua substituição por um tratado de nação mais favorecida. Já a oposição *whig* achava que o Governo tinha irritado desnecessariamente os brasileiros ao fazer da abolição da escravidão, em vez de simples questão de cumprimento da sua obrigação de suprimir o comércio de escravos, um *sine qua non* para a admissão do açúcar brasileiro na Grã-Bretanha. Em 7 de março de 1844, a questão foi debatida na Câmara dos Comuns. Henry Labouchere, que tinha sido ministro do Comércio durante os dois últimos anos da administração Melbourne, apoiado por eminentes partidários do livre comércio, como John Bright, William

51 Para os detalhes da missão de Araújo Ribeiro, ver Pryor, *op. cit*., págs. 240-56; Manchester, *op. cit*., págs. 293-5.

52 Aberdeen para Peel, 17 de janeiro, Peel para Aberdeen, 19 de janeiro de 1844, citado em W. D. Jones, "The Origins and Passage of Lord Aberdeen's Act", H.A.H. R. xlii (1962), págs. 505-6.

Ewart e Thomas Milner Gibson, bem como por Lorde Palmerston, insistiu pelo fim do monopólio do açúcar como a medida mais adequada a manter e aumentar o comércio já substancial da Grã-Bretanha com o Brasil.[53] O Governo, porém, defendeu a sua política, que, afirmava ele, servia não apenas para proteger as colônias das Índias Ocidentais, mas também, nas palavras de Gladstone, "ajudava poderosa e eficazmente a vigilância dos nossos navios de patrulha na supressão do comércio de escravos".[54] A moção de Labouchere foi derrotada por 205 votos a 132.

Um mês mais tarde, em abril, Hamilton foi instruído a fazer uma última tentativa de firmar um tratado comercial que, pelo menos, garantisse aos comerciantes britânicos a paridade com os de outras nações.[55] Mas já então era claro que o Governo brasileiro tinha decidido definitivamente que era preciso pôr termo ao tratado de 1827, que tanto restringia a sua capacidade de ajustar as tarifas para satisfazer as necessidades financeiras do país, antes de considerar quaisquer novas propostas britânicas. Uma Comissão Tarifária brasileira, nomeada em dezembro de 1843 para ajustar as tarifas sobre os produtos importados com vistas ao fim do tratado, mostrou-se, entretanto, surpreendentemente receptiva ao liberalismo comercial. Além disso, uma mudança de administração em fevereiro de 1844 tinha trazido ao poder um governo de coalizão no qual o ministro da Fazenda, Manuel Alves Branco, um liberal, era figura eminente. Em conseqüência, as novas tarifas finalmente anunciadas em agosto de 1844 provaram ter um caráter bem menos protecionista do que muitos, na Grã-Bretanha, tinham antecipado.[56] Apesar disso, o comércio britânico já não gozava de uma posição privilegiada e os governos brasileiros tinham agora o poder de retaliar contra os produtos britânicos se, por exemplo, não se relaxassem as restrições ao ingresso de produtos brasileiros na Grã-Bretanha. Na Inglaterra, porém, o governo conservador pouco fez para acalmar os temores daqueles que seriam afetados pela imposição no Brasil de direitos discriminatórios sobre as manufaturas britânicas; embora Peel reduzisse ainda mais os direitos sobre o café – para 6 pences, estrangeiro, e 4 pences, colonial –,

53 Hansard, lxxiii. 606-90.

54 *Ibid.*, 632.

55 Pryor, *Anglo-Brazilian Commercial Relations*, pág. 300.

56 Pryor, *op. cit.*, págs. 258 segs.; para os comentários de Aberdeen, ver Jones, *op. cit.*, pág. 506.

ele se aproveitou do próximo término do tratado com o Brasil para baixar para 34 xelins por 112 libras-peso o direito aplicável ao açúcar estrangeiro *de mão-de-obra livre* enquanto deixava em 63 xelins aquele incidente sobre o *de mão-de-obra escrava*. (Um ano mais tarde o direito sobre o açúcar colonial foi reduzido para 14 xelins e o incidente sobre o estrangeiro de mão-de-obra livre, para 23 xelins.) Peel alienou, pois, tanto os protecionistas extremados quanto os livre-cambistas radicais, mas conseguiu satisfazer os moderados nos dois campos, bem como muitos abolicionistas; duas emendas da oposição em favor da equalização de todos os direitos sobre o açúcar foram derrotadas por ampla margem.[57] Naturalmente, esta última iniciativa britânica em nada contribuiu para melhorar as relações com o Brasil, embora, com suas exportações dando novamente sinais de expansão e sua economia agora mais dependente do café do que do açúcar, o Brasil estivesse bem menos preocupado com a situação dos direitos britânicos sobre este último produto.

Havia uma outra área na qual a Grã-Bretanha poderia ter dado ao Brasil assistência bastante para garantir, em troca, tanto um acordo comercial satisfatório como um tratado contra o comércio de escravos mais eficaz. O Governo brasileiro estava ficando crescentemente alarmado com a instabilidade política no Rio da Prata, decorrente da guerra entre Buenos Aires e Montevidéu, e com o aumento da inquietante influência de Rosas, o ditador argentino, que claramente tinha desígnios não apenas sobre o Paraguai e o Uruguai, mas também sobre a vizinha província brasileira do Rio Grande do Sul, que estava rebelada contra o governo central do Rio de Janeiro. Ellis já sugerira a Aberdeen que, se o governo britânico queria obter concessões do Brasil, seria de melhor alvitre oferecer-se para garantir a fronteira meridional do país e a integridade territorial do Império do que reduzir os direitos sobre o açúcar.[58] Durante o verão de 1843, o Governo brasileiro tinha sondado Hamilton sobre a possibilidade de cooperação anglo-brasileira para a pacificação do Rio da Prata e a manutenção do *status quo* territorial e do equilíbrio de poder na área.[59] Um ano mais tarde o antagonismo entre Buenos Aires e o Brasil tinha alcançado proporções ameaçadoras e o

57 Schuyler, *op. cit.*, págs. 138-40; Morrell, *op. cit.*, págs. 182-5.

58 Ellis nº 16, F. O. 13/199; Ellis nº 28, F. O. 13/200. Cf. Stevenson para Hamilton, 21 de abril de 1842, Conf., anexo a Hamilton nº 46, 18 de maio de 1842, Conf., F. O. 13/182.

59 Jones, *Lord Aberdeen and the Americas*, pág. 41.

Sumário

Marquês de Abrantes (Miguel Calmon du Pin e Almeida), que estava a ponto de partir para Berlim na esperança de negociar um tratado comercial com o Zollverein, recebeu instruções para, a caminho, parar em Londres e Paris com vistas a conseguir a ajuda da Grã-Bretanha e da França, cujos governos, por causa do seu próprio envolvimento comercial, também tinham interesse em manter a paz e a estabilidade no Rio da Prata. No curso das discussões com Abrantes, em novembro e dezembro de 1844, Lorde Aberdeen mostrou algum interesse na possibilidade de uma intervenção tripartite anglo-franco-brasileira, desde que se alcançasse imediatamente uma solução satisfatória no tocante tanto ao tratado comercial como àquele contra o comércio de escravos. Abrantes, entretanto, não podia acenar com qualquer esperança de uma mudança na posição do Governo brasileiro em relação aos dois tratados.[60] Ao fim do ano, todas as negociações entre os dois países estavam aparentemente paralisadas.

60 Sobre a missão de Abrantes, ver *A Missão Especial do Visconde de Abrantes* (2 vols., Rio de Janeiro, 1853); Jones, *Lord Aberdeen*, págs. 42-3; Jones, H. A. H. R. (1962), págs. 502-3. No caso, o Brasil foi excluído da intervenção conjunta anglo-francesa de 1845-6 que se evidenciou um tão triste fracasso. Ver John F. Cady, *Foreign Intervention in the Rio de la Plata, 1838-50* (Univ. of Pennsylvania Press, 1929), págs. 132-3, 139-40; H. S. Ferns, *Britain and Argentina in the Nineteenth Century* (Oxford, 1960), capítulo 9; José Honório Rodrigues, "The Foundations of Brazil's Foreign Policy", *International Affairs,* XXXVIII (1962), págs. 328-9.

Próxima página!

Sumário

. . . .

Capítulo IX

A LEI DE LORDE ABERDEEN, DE 1845

Numa carta a Peel, em 18 de outubro de 1844, Lorde Aberdeen previu que as relações da Grã-Bretanha com o Brasil se tornariam em breve "desagradáveis e complicadas".[1] Em parte para demonstrar sua independência da Grã-Bretanha, o Brasil tinha insistido – como era seu direito – em terminar o acordo comercial de 1827, um dos dois tratados que lhe tinham sido impostos pelos britânicos, mais de quinze anos antes, como o preço do reconhecimento da sua independência de Portugal. O outro, o tratado de abolição anglo-brasileiro de 1826, era de duração indefinida, não podendo, portanto, ser denunciado unilateralmente pelo Brasil. Mas o tratado de 1817, que fazia parte do de 1826 – e uma parte crucial, já que era de conformidade com ele que a Marinha britânica exercia o direito de busca e as comissões mistas anglo-brasileiras julgavam os navios brasileiros capturados – não era permanente. Na verdade, ele já teria expirado em março de 1830, quando o comércio de escravos do Brasil tornou-se pela primeira vez

1 Aberdeen para Peel, 18 de outubro de 1844, B.M. Add. MSS 43064 (Aberdeen Papers).

Página anterior!

inteiramente ilegal, se Lorde Palmerston não se tivesse aproveitado do artigo separado de 11 de setembro de 1817, que permitia que ele continuasse em vigor por mais quinze anos.[2] Em maio de 1842, David Stevenson, o advogado inglês residente no Rio de Janeiro que freqüentemente representava oficiais de marinha britânicos na comissão mista do Rio, bem como comerciantes britânicos com reivindicações contra o governo brasileiro, e cujo conselho em matéria de comércio de escravos era freqüentemente solicitado pela legação britânica, tinha chamado atenção para o fato inquietante de que o período de quinze anos desde março de 1830 estava por terminar e, em março de 1843, depois de consultar John Samo, o juiz britânico na comissão mista, tanto Henry Ellis como Hamilton Hamilton tinham, em caráter particular, reconhecido nos seus despachos para Lorde Aberdeen que, em março de 1845, o Governo brasileiro poderia insistir na expiração do direito recíproco de busca e na dissolução das comissões mistas.[3] Com o clássico eufemismo britânico, Ellis tinha descrito esta possibilidade como uma "contingência de importância nada desprezível". De fato, isto significaria que a esquadra preventiva da estação naval da África ocidental, que em breve deveria ser reforçada, se tornaria quase impotente num momento em que havia claros sinais de que o comércio de escravos para o Brasil (depois de vários anos de fraca atividade) estava começando mais uma vez a ressurgir. Os navios brasileiros, mesmo aqueles carregados de escravos, estariam livres para prosseguirem com o seu tráfico em vidas humanas, tranqüilos quanto à possibilidade de serem objeto de busca e captura por navios de guerra britânicos e condenação em tribunais de comissões mistas. Além disso, comerciantes de outras nações também se aproveitariam inevitavelmente da completa segurança que a bandeira brasileira daí em diante ofereceria. Ellis não podia acreditar que, em deferência às "ilusórias pretensões" do governo brasileiro de suprimir ele mesmo o comércio de escravos, a Grã-Bretanha desistisse facilmente

2 Ver capítulo 4, acima, página 94 [o número da página refere-se ao texto inglês da obra original.]

3 Stevenson, "Observations in reference to the proposed supplementary articles to the Convention of 1826 for the abolition of the slave trade", 16 de maio de 1842, F. O. 84/407; Ellis para Aberdeen, nº 5; Conf., 4 de março de 1843, F. O. 84/467; Hamilton para Aberdeen, 22 de março de 1843, Secreto e Conf., F. O. 84/467.

dos seus direitos na matéria. Mas se nenhum novo tratado fosse assinado – e tanto Hamilton como Ellis concordavam ser improvável que as negociações fossem concluídas com êxito antes de março de 1845 – em que base os navios de patrulha britânicos poderiam continuar legalmente a capturar navios de escravos brasileiros e que tribunais seriam competentes para julgá-los? Ellis acabou por argumentar que o governo britânico poderia não ter alternativa senão pôr em prática imediatamente as ameaças que tinha estado fazendo intermitentemente durante anos de "tratar sumariamente o governo brasileiro... e tomar as medidas que o poder naval da Grã-Bretanha lhe proporciona para impedir o desembarque de escravos na costa do Brasil". Ele achava altamente provável que tal curso de ação induzisse rapidamente o governo brasileiro a fazer propostas para um novo tratado contra o comércio de escravos, a fim de controlar as operações da marinha britânica na costa do Brasil (a Lei de Lorde Palmerston tinha prontamente convencido os portugueses da prudência de assinarem um novo tratado).[4]

Durante todo o curso de 1843 e 1844, o governo brasileiro não dera qualquer indicação de que tivesse consciência da situação dos tratados e Aberdeen, naturalmente, não tinha qualquer intenção de despertar-lhe a memória.[5] Ao mesmo tempo, Hamilton continuava a buscar orientação para o caso de os brasileiros aproveitarem a oportunidade para pôr fim ao tratado de 1817 em março de 1845. Nenhuma instrução clara lhe foi, porém, enviada. No verão de 1844, o tempo se estava esgotando e tornava-se urgentemente necessário decidir sobre um curso de ação. Até então, Aberdeen tinha dado pouca atenção ao assunto: aparentemente, acreditava que era o tratado de 1826 que estava para expirar em março de 1845 e que a Grã-Bretanha seria jogada de volta aos tratados de 1815 e 1817! A partir de então,

4 Ellis para Aberdeen, nº 5; cf. Ellis para Aberdeen, 22 de março de 1843, B. M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers): "com certeza, temos de confiar inteiramente nos nossos próprios meios para a sua [do comércio de escravos] supressão".

5 Em julho de 1843, no rascunho original de um despacho para Hamilton, Aberdeen ameaçara com uma ação unilateral britânica contra o comércio de escravos para o Brasil se os brasileiros continuassem a rejeitar a idéia de reforçar ou substituir o tratado contra aquele comércio e, mais especificamente, se deixassem expirar o direito de busca antes da extinção do referido comércio. No caso, porém, tinha-se achado prudente omitir qualquer referência ao fato de que os brasileiros tinham o direito de pôr fim ao direito de busca em março de 1845 (Aberdeen para Hamilton, nº 10, 5 de julho de 1843, rascunho, F. O. 84/468).

porém, ele começa a explorar a idéia de adotar, contra os navios de escravos brasileiros, medidas coercitivas semelhantes àquelas que tinham sido tomadas contra os navios portugueses em 1839 e às quais ele mesmo tinha dado fim em 1842. Em outubro, escreveu a Peel:

> Eu proporia oferecer ao Brasil o Tratado Português de 1842 ou algo parecido e prosseguir com uma intimação de que, se eles se recusassem a concordar com medidas efetivas para a abolição do Comércio, seriam tratados da mesma maneira que Portugal. A Lei (de 1839) foi certamente um abuso de poder, aberta a muitas objeções de princípio; mas tendo sido sancionada pelo Parlamento uma vez, a dificuldade de aplicá-la num caso semelhante está em grande parte removida.[6]

Três semanas mais tarde, entretanto, num longo memorando no qual pôs em contraste os compromissos assumidos em tratado pelo Brasil com os de Portugal em 1839, Lorde Canning, subsecretário de Estado no Foreign Office, deixou claro que a Grã-Bretanha não podia simplesmente estender a Lei de 1839 a navios brasileiros: muitas das acusações de violação dos tratados de 1810, 1815 e 1817 que tinham sido feitas a Portugal para justificar a Lei Palmerston não eram aplicáveis ao Brasil. Para adotar medidas coercitivas contra o comércio brasileiro de escravos, seria preciso justificá-las em outras bases, isto é, o fato de o Brasil não cumprir as obrigações que assumira no tratado de 1826. Em conclusão, Canning colocava duas perguntas de certa importância: primeiro, antes de agir por sua própria conta, deveria o governo britânico permitir aos brasileiros um período probatório, na esperança, por remota que fosse, de que, uma vez liberados do que eles claramente consideravam um tratado odioso e cujas obrigações tinham cumprido "a contragosto e de maneira imperfeita", eles próprios poderiam tomar medidas vigorosas contra o comércio de escravos? segundo, deveria o governo britânico prevenir o Brasil de quais eram as suas intenções para o caso de se deixar expirar o tratado de 1817?[7]

---

6 Aberdeen para Peel, 18 de outubro de 1844, citado em W. D. Jones, "The Origins and Passage of Lord Aberdeen's Act", H.A.H.R. xlii (1962), 510-11. Um número de documentos relacionados com as origens da Lei Aberdeen estão citados extensamente neste interessante artigo, que apareceu quando meu próprio trabalho estava em andamento; alguns aspectos do assunto são, porém, tratados de forma inadequada e alguns documentos importantes, que ajudam a explicar a natureza da Lei e, em particular, a medida em que se distinguiu da Lei Palmerston, foram completamente omitidos

7 "Memorandum on the present position of Brasil as regards the slave trade treaties with Great Britain compared with that of Portugal in 1839", 11 de novembro de 1844, F. O. 96/29.

Relutando em usar métodos coercitivos contra o Brasil caso eles pudessem ser evitados, Lorde Aberdeen resolveu fazer um esforço de último minuto para evitar uma crise. No começo de dezembro de 1844, num despacho tipicamente indeciso e ambíguo, ele deu instruções a Hamilton para propor mais uma vez um novo tratado nas linhas daquele assinado por Portugal em 1842 – "o melhor, já que é o mais recente dos nossos tratados sobre o comércio de escravos, e o nosso novo Código de Instruções para os nossos oficiais torna quase impossível qualquer abuso na sua execução" – mas somente se parecer provável que o Governo brasileiro concorde sem uma negociação prolongada e se der a impressão de ter força bastante para resistir à oposição que um tal tratado inevitavelmente despertaria. Aberdeen agora admitia que os governos brasileiros anteriores tinham provavelmente ido tão longe quanto podiam no sentido de atender às exigências britânicas, e receava que uma pressão excessiva neste momento crítico pudesse prejudicar a oportunidade de pelo menos prolongar os tratados vigentes até depois de março de 1845. A situação dos tratados ainda não estava inteiramente clara na sua mente e ele ainda não admitia que o tratado de 1817 realmente expirava em março de 1845: "é uma questão", insistia ele de forma obscura, "de até que ponto a adoção prática pelo Brasil das medidas necessárias para dar eficiência aos tratados lhes deu um caráter permanente". Para ele, a melhor maneira de evitar as dificuldades iminentes parecia ser a Grã-Bretanha "continuar a agir de forma tácita, como agora". "Isto nós acreditamos ter o direito de fazer", escreveu a Hamilton, "em virtude dos tratados com Portugal de 1815 e 1817 e das obrigações assumidas conosco pelo Brasil [em 1826]. Conseqüentemente, não mandaremos novas instruções aos nossos oficiais e continuaremos, em todos os respeitos, a agir como até agora." Se os brasileiros preferissem, ele estava disposto a concordar com uma renovação formal, por dois anos, dos compromissos convencionais em vigor, com as modificações neles feitas em anos recentes – pensava particularmente no acréscimo, na prática, da cláusula de equipamento – com vistas à imediata reabertura das negociações para um novo tratado.

No curso de suas discussões com o Governo brasileiro, Hamilton teve instruções para adotar um tom tão amistoso e conciliador quanto possível, sendo "particularmente cuidadoso em evitar tudo que parecesse uma linguagem ameaçadora ou uma maneira dura ou ditatorial".

Recebeu, entretanto, permissão para fazer a advertência de que, se não fosse alcançado um acordo satisfatório sobre a questão do comércio de escravos, a Grã-Bretanha não entraria no proposto entendimento, recentemente discutido em Londres por Lorde Aberdeen e o Marquês de Abrantes, para lidar com os problemas do Rio da Prata. E se os brasileiros se mostrassem obstinados e insistissem em deixar expirar o tratado de 1817, Aberdeen sugeriu a Hamilton que poderia ser aconselhável "acenar com a possibilidade de sermos compelidos a recorrer a uma lei semelhante àquela posta em vigor contra Portugal em 1839 ... Devemos considerar que o compromisso permanente do Brasil justificaria que recorrêssemos, se necessário, a tal medida, como no caso de Portugal. Eu o lamentaria muito, e seria indubitavelmente um procedimento de natureza muito inamistosa; mas com esse exemplo recente, não vejo como poderíamos deixar de seguir o precedente."[8]

No Rio de Janeiro, Hamilton não via nada claro como deveria agir. Ele não tinha dúvida de que o acordo sobre um tratado semelhante ao tratado anglo-português de 1842 estava fora de questão: ele acreditava que o Governo brasileiro da época, tanto coletiva como individualmente, era geralmente contrário ao comércio de escravos – Alves Branco, o ministro da Fazenda, por exemplo, era o responsável pelos artigos adicionais de 1835 – "mas ele não ousaria tomar qualquer iniciativa no sentido da sua supressão – a menos que a isso fosse compelido". Por outro lado, ele continuava a alimentar uma pequena esperança de que, no caso, ele poderia deixar o tratado de 1817 continuar em vigor depois de março de 1845 e assim evitar dar um passo atrás. Entretanto, não querendo precipitar qualquer ação do governo brasileiro, Hamilton parece não ter feito nenhuma tentativa de alcançar um acordo formal sobre este ponto. Tampouco ameaçou os brasileiros com a alternativa de Lorde Aberdeen, o que, nas circunstâncias, talvez tenha sido uma omissão mais séria.[9] John Samo, o juiz britânico na comissão mista, tinha, porém, poucas dúvidas de que a Marinha britânica seria em breve chamada a tomar medidas extremas contra o comércio de escravos para o Brasil, talvez

8 Aberdeen para Hamilton, nº 15, 4 de dezembro de 1844, Conf., F. O. 84/525; Aberdeen para Hamilton, 4 de dezembro de 1844, B.M. Add. MSS 43124. Excertos deste último despacho (particular) estão citados em Jones, *op. cit*., págs. 511-12.

9 Hamilton para Aberdeen, 31 de janeiro de 1845, B.M. Add. MSS 43124. Hamilton para Aberdeen, nº 5, 15 de fevereiro de 1845, F. O. 84/581.

até em águas territoriais brasileiras. Consta que ele indagou do Sr. Slocum, um vizinho e amigo que servira como cônsul dos Estados Unidos, se ele ainda estaria no Rio de Janeiro em abril, observando, "Se estiver aqui então, vai ver algum movimento."[10]

Encorajado pela posição que tinha assumido em relação ao tratado comercial anglo-brasileiro (e também por saber que a Grã-Bretanha tinha recentemente fracassado na sua tentativa de persuadir os Estados Unidos a concederem o direito de busca e estava agora disposta a considerar a denúncia dos tratados anglo-franceses sobre direito de busca de 1831 e 1833[11]), o Governo brasileiro estava de fato planejando secretamente aproveitar-se da oportunidade que se apresentaria para pôr fim ao tratado sobre o direito de busca de 1817. Fazendo-o, ele poderia, de um só golpe, tirar os dentes de um tratado contra o comércio de escravos que ele e seus predecessores sempre tinham sustentado ter sido assinado por Dom Pedro I, em 1826, sob pressão extrema, o que nunca tinha sido aceitável para o povo brasileiro como um todo e que, no caso, tinha-se revelado altamente prejudicial à soberania e aos interesses nacionais. Em 4 de março, a subcomissão de negócios estrangeiros do Conselho de Estado, composta de três políticos do Partido Conservador, o Marquês de Monte Alegre (José da Costa Carvalho), Bernardo Pereira de Vasconcelos e Honório Hermeto Carneiro Leão (todos eles conhecidos por favorecerem os interesses dos proprietários de terras e, particularmente os dois últimos, bem conhecidos por sua hostilidade à Grã-Bretanha) foi incumbida de examinar, em regime de urgência, a situação dos tratados contra o comércio de escravos com a Grã-Bretanha.[12] Cinco dias mais tarde eles informaram que o tratado de 1817 podia e devia ser denunciado imediatamente.[13] Além disso, empenharam-se em indicar

10 Henry A. Wise para John C. Calhoun, secretário de Estado, 25 de fevereiro de 1845, impresso em Manning, *Diplomatic Correspondence*, ii, 274-5.

11 Em vista da crescente pressão popular sobre o governo francês pelo término do direito de busca, a Grã-Bretanha concordara em estabelecer uma comissão para investigar se se podiam encontrar meios alternativos de evitar o reaparecimento da bandeira francesa no comércio de escravos. Sobre a controvérsia entre a Grã-Bretanha e a França a respeito do direito de busca, ver Douglas Johnson, *Guizot: aspects of French history 1787-1874* (Londres, 1963), págs. 286-91. O Duque de Broglie e Stephen Lushington tomaram o depoimento de um número de oficiais de marinha ingleses e franceses durante março-abril de 1845 (Minutas, B.M. Add. MSS 43357 (Aberdeen Papers).

12 *Aviso*, 4 de março de 1845, A.H.I. 342/3/17.

13 *Parecer*, 9 de março de 1845, A.H.I. 342/2/12. – 14 – Ver acima, capítulo 4, págs. 94-5 (números das páginas referem-se ao texto inglês original).

que o direito do Brasil de fazê-lo não podia ser contestado pela Grã-Bretanha, em vista da posição adotada por Palmerston, quinze anos antes, em suas negociações com Melo Matos, encarregado de negócios brasileiro em Londres.[14] Em 10 de março, o relatório foi aprovado em sessão extraordinária do Conselho de Estado em pleno, presidida pelo jovem Imperador.[15] Em 12 de março, Ernesto Ferreira França, ministro dos Negócios Estrangeiros (fevereiro de 1844 a maio de 1845), que no grande debate de 1827 sobre o tratado anglo-brasileiro tinha declarado que "se quiséssemos fazer uma lei sobre isso [o comércio de escravos] faríamos bem de chamar os ingleses para fazê-la conosco",[*16] notificou oficialmente Hamilton de que, a partir do dia seguinte, o tratado de 1817 expiraria, o direito recíproco dos barcos de patrulha britânicos e brasileiros abordarem, revistarem, deterem e mandarem a julgamento navios de escravos britânicos e brasileiros conseqüentemente estaria terminado e que as comissões mistas anglo-brasileiras com sede no Rio de Janeiro e em Freetown continuariam a funcionar por apenas mais seis meses, a fim de concluírem o julgamento de navios capturados antes de 13 de março. Ao mesmo tempo, o Governo brasileiro, apreensivo quanto à reação britânica à sua iniciativa, assegurava a Hamilton que pretendia, logo que possível, introduzir uma legislação própria mais rigorosa para a supressão do comércio de escravos, o qual, naturalmente, continuava ilegal. Enquanto isso, seria feita uma tentativa decidida de aplicar a lei contra o comércio de escravos de novembro de 1831.[17] (Em 15 de março, o ministro da Justiça informou os presidentes das províncias marítimas que os tribunais ordinários do Brasil seriam daí em diante competentes para julgar navios de escravos capturados pelas forças militares e navais brasileiras.)[18] Duas semanas mais tarde, na Câmara dos Deputados, Ferreira França novamente enfatizou que a decisão do Governo de pôr fim ao tratado de 1817 não deveria ser interpretada como significando que o comércio ilegal de escravos seria agora tolerado e que, como o Governo acreditava serem altamente

14 Ver acima, capítulo 4, págs. 94-5 (Os números das páginas referem-se ao texto inglês original).

15 *Ata*, 10 de março de 1845, A. N. Códice 307/1.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N.T.)

16 Citado em Rodrigues, *Brazil and Africa*, pág. 163.

17 Ferreira França para Hamilton, 12 de março, anexo a Hamilton para Aberdeen, nº 8, 22 de março de 1845, F. O. 84/581.

18 Circular do Ministério da Justiça, 15 de março, anexa a Hamilton nº 8, 22 de março de 1845; ver também *Livro de registro dos alvarás, decretos, nomeações e correspondência expedida pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros*, A.H.I. 341/1/6, págs. 191-200.

desejáveis as relações pacíficas e amistosas com a Grã-Bretanha, ainda estava disposto a tentar chegar a acordo sobre um novo tratado contra o comércio de escravos, desde que fosse "justo e razoável" – isto é, nos termos do Brasil.[19]

Os deputados brasileiros tiveram a oportunidade de expressarem suas opiniões sobre a virada recente dos acontecimentos num debate sobre os negócios estrangeiros (31 de março a 2 de abril de 1845).[20] Embora nenhum deles saísse aberta ou sequer implicitamente em defesa do comércio de escravos, mesmo com base nas necessidades econômicas de curto prazo do Brasil, a Câmara foi praticamente unânime na sua condenação das medidas contra o comércio de escravos que a Grã-Bretanha tinha ultimamente adotado e apoiou com entusiasmo a determinação do Governo de pôr fim ao direito de busca. Ao mesmo tempo, o debate produziu um dos mais importantes discursos abolicionistas jamais ouvidos na Câmara brasileira. Antônio Carlos de Andrada e Silva (São Paulo), irmão do falecido José Bonifácio e o homem que chefiara o Gabinete da Maioridade, abolicionista e de curta duração, declarou categoricamente:

> Sou um inimigo do tráfico de escravos. Vejo neste comércio todos os males possíveis, um ataque ao cristianismo, à humanidade e aos verdadeiros interesses do Brasil. Sou um homem, um cristão, um patriota e não posso permiti-lo. Este comércio praticado para o benefício de uma raça é anticristão e não acredito que o homem tenha nascido para a escravidão. Acredito que os pretos, os mulatos, os verdes, se os há, são tão bons quanto nós e merecem igualmente ser livres.*

Por uma questão de pragmatismo, considerava também imprudente povoar o continente com inimigos "porque será realmente deplorável a hora das represálias, se jamais ocorrer".* Não tinha ressentimento contra os ingleses: achava que o próprio Brasil era amplamente responsável pelas suas dificuldades porque, na sua opinião, os governos anteriores deveriam ter aplicado a lei de 1831. Em vez disso, afirmou, tinham secretamente tolerado o comércio: "membros de Ministérios passados têm suas propriedades cheias de africanos, são eles os culpados".* Ademais, acreditava que "toda a má vontade que tem sido levantada

19 *Anais do Parlamento Brasileiro.* Câmara dos Deputados, primeira sessão, 1845, vol. ii, págs. 342-3.

20 *Ibid.* págs. 340-3, 345-58, 371-99.

* Traduzido do texto inglês da obra original (N.T.).

* Idem.

* Idem.

contra a Inglaterra deriva da extinção do tráfico".* No entanto, mesmo Antônio Carlos, um decidido patriota ("a infâmia e o Brasil não podem estar ligados"), sentiu-se obrigado a somar-se à maioria dos deputados no apoio à decisão do governo, de 12 de março: ele também não gostava da maneira como a Grã-Bretanha lhe tinha arrogantemente imposto leis e tratados; ainda menos gostava das atividades da Marinha britânica nas costas do Brasil. O debate produziu apenas uma defesa totalmente acrítica da Grã-Bretanha, e esta veio de Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite, um deputado da Paraíba e mais tarde presidente da Sociedade Brasileira contra o Comércio de Escravos* (fundada em 1850): ele deplorou o "grande ódio concentrado contra a nação inglesa" e opinou que "suas pretensões tinham sido muito exageradas".* A Grã-Bretanha não reivindicava o direito de busca para consolidar a sua supremacia marítima, nem para poder arruinar a agricultura brasileira, como a maioria dos brasileiros acreditava: ele era necessário, argumentava, para a "tarefa sublime" de abolir o comércio de escravos que os governos brasileiros toleravam e protegiam, em violação às suas próprias leis e aos tratados que tinham pactuado com a Grã-Bretanha.

Mas se os deputados, na sua maioria, apoiaram a iniciativa do Governo de pôr fim ao tratado sobre o direito de busca, estavam também apreensivos quanto às suas conseqüências. Francisco de Sousa Martins (Piauí) recordou à Câmara que, em 1839, em violação aos tratados anglo-portugueses, navios de guerra britânicos tinham recebido ordem de abordar e capturar embarcações de escravos portuguesas em qualquer latitude, mesmo em águas territoriais da África lusitana, e levá-los a julgamento perante tribunais marítimos britânicos. Havia ampla evidência, nas atividades da Marinha britânica na costa brasileira desde 1839 e nas repetidas ameaças do Governo da Grã-Bretanha, de que ação semelhante poderia agora ser tomada contra navios brasileiros. Como comentou sombriamente Ângelo Muniz da Silva Ferraz (Bahia), "a Inglaterra não respeita tratados nem convenções".* No entanto, a Câmara estava dividida quanto a que atitude o governo deveria tomar se a Grã-Bretanha se recusasse a aceitar que o tratado de 1817 tinha

---

* Idem
* Idem
* Idem
* Idem

expirado. Ferreira França, o ministro dos Negócios Estrangeiros, anunciou que o Brasil se manteria firme na defesa dos direitos de que gozava de conformidade com a lei internacional. Mas Sousa Martins e José Ildefonso de Sousa Ramos (seu colega do Piauí) achava provável que o Brasil sofresse novas humilhações, a menos que o Governo fosse capaz de resistir à pressão britânica; eles exigiram, portanto, que de alguma forma se encontrasse o dinheiro para quadruplicar imediatamente o número de navios da Marinha brasileira em caso de uma declaração de guerra. Antonio Carlos de Andrada, por outro lado, embora prometendo seu apoio se o Governo decidisse ir à guerra em defesa da sua interpretação do tratado contra o comércio de escravos, relutava em entrar em luta com "um colosso" como a Grã-Bretanha, a não ser em último caso. E ele não estava só: na verdade, poucos deputados duvidavam que seria prudente o Governo oferecer-se para negociar um novo tratado tão pronto quanto possível.

Duas semanas depois desse debate, em 15 de abril, a subcomissão dos negócios estrangeiros do Conselho de Estado produziu um segundo relatório, bastante confuso, sobre a questão do comércio de escravos. Ela reconhecia a obrigação permanente do Brasil, assumida por tratado, de suprimir o comércio, mas manifestava a esperança de que não se poupariam esforços para encontrar outros meios de fazê-lo que não o direito recíproco de abordagem e busca, que, pela sua própria natureza, era sujeito a abusos. Ao mesmo tempo, os membros da comissão pareciam dispostos, porém, a aceitar, em certas circunstâncias, uma continuação deste direito, desde que pudesse haver salvaguardas adequadas: a fim de proteger o comércio de cabotagem do Brasil, deveria haver uma linha de longitude dentro da qual os navios que deixassem um porto brasileiro não pudessem ser revistados; os navios capturados deveriam ser levados a julgamento perante os seus próprios tribunais em vez de perante comissões mistas; os navios só deveriam ser capturados se houvessem indicações absolutamente claras de estarem praticando o comércio – e o equipamento, por si só, não constituiria evidência suficiente; navios mercantes viajando em comboio e protegidos por um navio de guerra não deveriam estar sujeitos a visita; e só oficiais superiores britânicos, com autorização brasileira, deveriam ter permissão de revistar embarcações

suspeitas.[21] O relatório da subcomissão foi aprovado em 12 de junho, numa reunião plenária do Conselho de Estado. Não houve, porém, unanimidade de opinião sobre as suas recomendações. Francisco de Paula Sousa, senador por São Paulo, rejeitou a fórmula conciliatória da subcomissão sobre o direito de busca. O ex-Regente, Pedro de Araújo Lima, agora Visconde de Olinda, achou o relatório satisfatório até onde ia e estava ansioso por que o Governo fizesse imediatamente propostas com vistas a um novo acordo aceitável para o Brasil. Foi Lopes Gama (ele mesmo defensor de uma política muito mais dura contra o comércio de escravos) quem introduziu uma nota sombria nos procedimentos, argumentando que a posição do Brasil frente à Grã-Bretanha ficara enfraquecida – e não fortalecida, como o Governo parecia pensar – pela denúncia do tratado de 1817 antes de se ter negociado um novo instrumento. O Governo britânico, recordou a seus colegas, estava agora livre de qualquer obrigação de trabalhar por um acordo com o Brasil e, em vez de abandonar os seus esforços ou de firmar algo que considerassem um tratado menos efetivo, recorreria provavelmente a medidas ainda mais fortes do que as adotadas no passado e poderia mesmo resolver tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria.[22]

Já estava começando a parecer que Lopes Gama podia ter razão. Para começar, Hamilton ainda não tinha respondido à nota de Ferreira França de 12 de março. (Sem que os brasileiros soubessem, ele já tinha sugerido a Aberdeen "um pouco de coerção suave ... como o único meio eficaz ainda à nossa disposição ... um bloqueio do porto do Rio de Janeiro por uns poucos dias seria amplamente suficiente para abrir os olhos deles e clarear-lhes o juízo".)[23] O Comodoro Purvis, oficial mais graduado na costa brasileira, ainda esperando instruções de Londres, não tinha cancelado as ordens anteriormente dadas aos seus oficiais em relação à captura de navios de escravos brasileiros – embora acontecesse estar a esquadra ainda muito ocupada no Rio da Prata e

21 Parecer, 18 de abril de 1845 (submetido em 7 de maio), A.H.I. 342/2/13.

22 *Ata*, 12 de junho de 1845, A. N. Códice 307/1.

23 Hamilton para Aberdeen, 28 de maio de 1845, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers). No seu despacho nº 8, de 22 de março, comentando a nota de Ferreira França de 12 de março, Hamilton escrevera que era "admissível a pergunta de se ... a convenção sobre o comércio de escravos ... não devia ser considerada como ainda em plena vigência".

nenhum navio tivesse sido capturado na costa brasileira durante vários meses.[24] E em 18 de junho, os membros britânicos da comissão mista do Rio de Janeiro, também esperando novas instruções, recusaram-se categoricamente, até lá, a aceitarem a validade da interpretação brasileira dos tratados contra o comércio de escravos, declarando-se competentes para julgar quaisquer presas brasileiras que fossem trazidas ao tribunal.[25] Além disso, a aparente relutância da Grã-Bretanha em cooperar com o Brasil contra Rosas no Rio da Prata era agora vista sob nova luz: o Governo brasileiro tinha passado a acreditar, informou Henry Wise, o ministro americano, que era política da Grã-Bretanha "colocar Rosas contra este país e então impor um novo tratado contra o comércio de escravos no meio das novas dificuldades, precisamente como impusera o antigo tratado nos tempos de antigas dificuldades".[26]

No começo de julho, Antônio Paulino Limpo de Abreu, que em 26 de maio sucedera a Ferreira França como ministro dos Negócios Estrangeiros numa reforma da administração liberal, julgou aconselhável reiterar numa nota a Hamilton que o Governo brasileiro não se estava recusando a concluir uma nova convenção contra o comércio de escravos e estaria disposto a fazê-lo, desde que nos termos apropriados. E num esforço para persuadir o Governo britânico a fazer concessões às reivindicações brasileiras, tentou vincular as negociações de um novo tratado contra o comércio de escravos às de um novo acordo comercial. Quando o antigo tratado finalmente expirara, em novembro de 1844, o Governo brasileiro tinha nomeado um plenipotenciário para tratar com Hamilton dessa questão. Tinha estabelecido, porém, duas condições prévias: uma solução satisfatória para o litígio de fronteira com a Guiana Britânica e o pagamento de compensação pelas embarcações brasileiras ilegalmente apreendidas por navios de guerra britânicos no passado. A estas duas condições Limpo de Abreu acrescentava agora uma terceira, um acordo mutuamente aceitável sobre o comércio de escravos, e ofereceu-se para dar instruções ao plenipotenciário brasileiro para preparar um número de artigos contra o comércio de escravos que poderiam ser acrescentados a um novo tratado comercial. E expressava a esperança de que, nesse ínterim,

24 Purvis para Almirantado, 18 de março de 1845, F. O. 84/610.
25 Excerto de minuta, anexa a Samo e Grigg para Hamilton, 18 de junho de 1845, F. O. 131/7.
26 Wise para Buchanan, secretário de Estado, nº 23, 2 de julho de 1845, impresso em Manning ii, 283.

o Governo britânico não fizesse nada unilateralmente que pudesse prejudicar as probabilidades de se chegar a acordo.[27]

Foi no começo de maio que Lorde Aberdeen recebeu de Hamilton, pela primeira vez, a notícia de que o Governo brasileiro tinha notificado o término do tratado de 1817. Nem ele nem Peel tinham qualquer disposição de abandonar facilmente a luta pela supressão do comércio brasileiro de escravos. Eles já estavam irritados com vários ataques ferinos de Lorde Palmerston contra o que ele chamava injustamente a história de "indiferença" do Partido Conservador no tocante ao comércio de escravos: a carta "equivocada" de Aberdeen ao Almirantado, de maio de 1842, sobre as táticas de bloqueio da Marinha na costa ocidental da África, a suspensão parcial da lei de 1839, a "capitulação" frente aos Estados Unidos na questão do direito de busca, a decisão de concentrar a Marinha quase exclusivamente na costa ocidental da África, a aparente disposição do Governo de renunciar aos tratados sobre direito de busca de 1831 e 1833 com a França e o fato de não se dispor, de modo geral, a usar "influência política e ... coerção física com uma determinação consistente e firme" – todos estes fatos eram responsáveis, na opinião de Palmerston, pelo recrudescimento do comércio de escravos, depois de ter sido colocado sob certo grau de controle durante os últimos anos da sua própria gestão no Foreign Office.[28] Não tendo conseguido persuadir os brasileiros a renovar ou substituir o tratado comercial de 1827, o governo conservador não se podia permitir uma nova retirada frente à pressão do Brasil, um país fraco e até há pouco dependente, em especial porque isto necessariamente levaria a uma expansão adicional do comércio brasileiro de escravos ao colocá-lo "fora do alcance do único meio de repressão que até então se tinha revelado efetivo", a saber, o direito recíproco de busca e os tribunais de comissão mista.[29] Ao mesmo tempo, como o tratado de 1817 sempre

27 Limpo de Abreu para Hamilton, 2 de julho, anexo a Hamilton para Aberdeen, nº 25, 4 de julho de 1845; Manchester, *op. cit*., pág. 296; Pryor, "Anglo-Brazilian Commercial Relations", págs. 335-7.

28 P. ex., Hansard, lxxvi, 922-48 (16 de julho de 1844), lxxx, 199-209 (5 de maio de 1845), lxxx, 466-81 (16 de maio de 1845). Cf. Eric Williams, *Capitalism and Slavery* (Chapel Hill, 1944) pág. 174: "No ministério, Palmerston pouco realizou. Fora do ministério, espicaçava o governo para que fizesse maiores esforços para realizar o que ele não tinha conseguido fazer."

29 Aberdeen para Hamilton, nº 9, 14 de maio de 1845, F. O. 84/583.

tinha sido menos do que satisfatório e dado origem a intermináveis desavenças com o Brasil, uma oportunidade de descartá-lo não deixava de ser bem-vinda, desde que fosse possível encontrar um meio igualmente – ou de preferência mais – efetivo de suprimir o comércio.

A despeito de suas ameaças anteriores de ação unilateral contra os navios de escravos brasileiros, Lorde Aberdeen estava ansioso por evitar uma repetição dos acontecimentos de 1839. Muitos lordes do partido *tory* tinham protestado até o fim contra a Lei de Lorde Palmerston. Além disso, tanto ele como Peel tinham repetidamente afirmado no passado que, em contraste com Palmerston e os *whigs*, não estavam dispostos a ultrapassar os limites dos tratados vigentes nos seus esforços para suprimir o comércio de escravos. O governo conservador tinha toda intenção de lidar com o problema do comércio de escravos, disse Peel a Palmerston na Câmara do Comuns, em 16 de maio de 1845, "nos termos dos tratados existentes e conforme o direito internacional, sem tomar qualquer medida que pudesse pôr em risco as relações amistosas com outros estados, cuja boa vontade e cooperação eram essenciais para a consecução do objetivo da Grã-Bretanha". Na verdade, ele se perguntava se as dificuldades da Grã-Bretanha "em vez de diminuir, não aumentariam se nos colocássemos decididamente na posição errada, mesmo ao fazer respeitar direitos reconhecidos de humanidade".[30]

Aberdeen e Peel concordavam em que a situação era "extremamente complicada e embaraçosa",[31] mas felizmente encontrou-se rapidamente uma saída para ela. Lorde Aberdeen já estava então bem mais familiarizado com os tratados anglo-brasileiros do que seis meses antes e tinha consciência de que, embora o tratado de 1817 tivesse expirado, o de 1826, cujo primeiro artigo declarava que o comércio de escravos por súditos brasileiros deveria ser "considerado e tratado como pirataria", ainda continuava em pleno vigor. Foi na palavra "pirataria" que Aberdeen descobriu aquilo que estava buscando. Por consenso de todas as nações civilizadas, os navios de guerra de qualquer nação podiam revistar e capturar em alto-mar embarcações-pirata, qualquer que fosse a bandeira por elas hasteada. Aberdeen percebeu que, se fosse possível interpretar o

30 Hansard, lxxx, 489-90. Cf. lxxvi, 957, 966 (16 de julho de 1844).

31 Peel para Aberdeen, 11 de maio de 1845, Aberdeen para Peel, 12 de maio de 1845, citado em Jones, *op. cit*., pág. 513.

primeiro artigo do tratado de 1826 como dando à Grã-Bretanha o direito de tratar como pirataria o comércio de escravos brasileiro, então, *sem exceder os direitos que lhe eram assegurados por tratado*, a Marinha britânica poderia não apenas continuar, mas intensificar, os seus esforços pela supressão daquele comércio. Assim, o problema dos direitos concedidos à Grã-Bretanha pelo artigo 1 do tratado de 1826, suscitado pela primeira vez quinze anos antes e subseqüentemente engavetado, tinha de ser agora enfrentado novamente. Durante os anos que se seguiram à assinatura do tratado, tinha sido de fato largamente entendido que, depois de 1830, os navios de escravos brasileiros poderiam ser tratados como piratas pelas belonaves britânicas, e era possível argumentar, embora isso fosse discutível, que o próprio Governo brasileiro tinha na ocasião concordado com esta interpretação do tratado. De seu lado, o Governo britânico tinha realmente considerado propor legislação que teria dado competência aos tribunais britânicos para julgar casos de brasileiros suspeitos do tráfico de escravos e, portanto, de pirataria. No caso, Lorde Palmerston tinha preferido, entretanto, prorrogar o tratado de 1817, e com ele o direito recíproco de busca e as comissões mistas anglo-brasileiras, pelo período posterior a 1830,[32] contentando-se com solicitações periódicas (por exemplo, em 1838) de que os próprios brasileiros tratassem os comerciantes de escravos como piratas.[33] Durante quinze anos parecera que sucessivos governos brasileiros tinham tramado para provar o quanto aquela decisão tinha sido equivocada: tinham permitido que o comércio de escravos alcançasse um nível sem precedentes e tinham-se recusado consistentemente a cooperar com a Grã-Bretanha para fazer do tratado de 1826 um instrumento mais eficaz. Eles tinham sido advertidos várias vezes das conseqüências da sua conduta. Agora, em 1845, com o término do tratado de 1817, o Governo britânico parecia confrontado com a escolha de permitir que o comércio de escravos florescesse sem restrições

32 A correspondência Palmerston-Aberdeen-Melo Matos (1830-1) foi reexaminada num memorando confidencial do Gabinete, de 7 de julho de 1845, B.M. Add. MSS 43125 (Aberdeen Papers), e por Peel na Câmara dos Comuns, em 31 de julho de 1845 (Hansard, lxxxii,1288-94).

33 Ver acima, capítulo 3, pág. 85 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.] Na época, a opinião de George Jackson tinha sido de que não era necessária nenhuma lei sobre pirataria: o artigo 1 do tratado de 1826 não era "uma promessa ou perspectiva, mas positivo e final – não prometia que uma lei declarando-o [o comércio de escravos] ilegal etc., *será* promulgada, mas decretava imediatamente e para sempre a ilegalidade do ato e a pena que acarretava" (Jackson para Bandinel, 10 de agosto de 1838, Particular e Conf., F. O. 84/242). Palmerston tinha discordado (memorando, 7 de novembro de 1838, F. O. 84/242).

ou de recorrer àquilo que considerava ser o seu direito, de conformidade com o artigo 1 do tratado de 1826: tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria – um direito que, como Aberdeen diria a Hamilton em junho, "por muito tempo se permitira permanecesse latente, mas não fora perdido".[34]

Em 13 de maio, uma exposição completa e detalhada da situação, juntamente com todos os documentos relevantes (inclusive a correspondência Palmerston-Melo Matos de 1830-31) tinha sido submetida aos procuradores da Coroa, *Sir* John Dodson, procurador da Rainha e juiz do Prerogative Court, *Sir* William Follett, procurador-geral e amigo íntimo do primeiro-ministro, e *Sir* Frederick Thesiger, procurador-geral do Estado.[35] Aberdeen disse a Peel estar confiante de que eles dariam "um parecer tal como desejamos", mas que provavelmente seria necessário ir ao Parlamento "para que ele desse os meios de enfrentar a dificuldade".[36] Em 15 de maio, *The Times*, que invariavelmente apoiava as políticas de Aberdeen, previa que,

> a menos que os brasileiros resolvam pedir a renovação dessas convenções que eles alegam estaremcaducas, com o acréscimo de todos os dispositivos mais recentes, os navios de patrulha de Sua Majestade certamente serão instruídos no sentido de que os súditos de Sua Majestade Imperial que estejam praticando o comércio de escravos são piratas e, como tais, não têm direito à proteção do seu próprio governo e estão expostos ao rigor máximododireito marítimo internacional.

Se todas as nações tivessem *desde o começo* declarado o comércio de escravos pirataria, continuava *The Times*, ele poderia ter sido efetivamente suprimido; em vez disso, tinha-se criado toda a complicada maquinaria dos direitos de busca e das comissões mistas "para suprir a falta de um modo de proceder mais direto e eficaz".

O Brasil, porém, tinha, por tratado, feito do comércio de escravos um ato de pirataria e a Grã-Bretanha podia, portanto, deixar expirar o tratado insatisfatório de 1817 e retornar à "linguagem clara" do

34 Aberdeen para Hamilton, nº 10, 4 de junho de 1845, F. O. 84/583; ver também Aberdeen nº 12, 2 de julho de 1845.. Hamilton advertiu Limpo de Abreu em 23 de julho (Hamilton para Aberdeen, 29 de julho de 1845, B. M. Add. MSS 43124).

35 Canning para (LAW OFFICERS), 13 de maio de 1845, F. O. 83/2352.

36 Aberdeen para Peel, 11 de maio, 12 de maio de 1845, B. M. Add. MSS 40455 (*Peel Papers*).

primeiro artigo do tratado de 1826.[37] Duas semanas mais tarde, em 30 de maio, os assessores jurídicos (*law officers*) apresentaram devidamente o seu relatório sobre a situação dos tratados. O governo, diziam eles, estava obrigado a admitir que o tratado de 1817 tinha expirado. De acordo com o primeiro artigo do tratado de 1826, porém, a Coroa tinha "adquirido o direito de determinar a captura de todos os súditos brasileiros encontrados em alto-mar praticando o comércio de escravos, de puni-los como piratas e de dispor dos seus navios, nos quais eles poderiam ser presos juntamente com os bens a eles pertencentes a bordo como *bona piratoram*".[38] Com base nesse parecer, o Governo decidiu expedir novos mandados para a busca e captura de navios brasileiros no comércio ilegal de escravos – e mais, em qualquer etapa da sua viagem, já que, no entender da Grã-Bretanha, quaisquer itens de equipamento encontrados a bordo constituíam prova conclusiva da intenção de praticar o comércio de escravos. Como seus predecessores em 1830, quando a questão fora suscitada pela primeira vez, os *law officers* tinham, entretanto, avisado o governo de que, antes de a Coroa poder exercer os seus direitos, seria necessária a legislação que estabelecesse que tribunais deveriam julgar os navios capturados e como eles deveriam tratar embarcações, tripulações, cargas e escravos. Durante quase um mês, os *law officers*, em consulta com Stephen Lushington, agora juiz do Alto Tribunal Marítimo (High Court of the Admiralty)e com uma experiência ímpar em matéria de comércio de escravos, e *Sir* Herbert Jenner, que como procurador-geral (*advocate general*) em 1830-31 tinha tido experiência com este problema particular, trabalharam na preparação da legislação necessária. No final, decidiram que o procedimento mais simples seria emendar a Lei de 2 de julho de 1827, que autorizava as comissões mistas anglo-brasileiras a julgarem comerciantes de escravos brasileiros capturados de conformidade com o tratado anglo-português de 1817, que tinha sido incorporado ao tratado anglo-brasileiro de 1826. O projeto acabado revogava aquela parte da Lei que tinha especificamente retirado dos tribunais marítimos britânicos a competência sobre os casos de

37 *The Times,* 15 de maio de 1845; cf. *The Times,* 26 de julho: o Governo britânico não deveria sentir "mais nenhum escrúpulo em adotar sérias medidas contra eles [os comerciantes de escravos brasileiros] senão entrar em guerra contra os piratas da costa Barbary".

38 *Law Officer's Opinion*, 30 de maio de 1845, F. O. 83/2352; citado por extenso (*AT LEGTH*) em Jones, *op. cit*., págs. 513-14.

navios de escravos brasileiros apanhados em infração ao tratado de 1826; as comissões mistas foram autorizadas a funcionar somente até 13 de setembro de 1845, para o julgamento de navios apreendidos antes de 13 de março, e os tribunais marítimos britânicos foram autorizados a julgar todos os navios brasileiros capturados depois daquela data, como já se ocupavam dos casos de embarcações de propriedade britânica e de navios sem nacionalidade e como tinham julgado barcos portugueses durante três anos, depois de agosto de 1839; os navios condenados seriam empregados no serviço britânico ou desmantelados e vendidos publicamente em lotes separados; os oficiais de marinha seriam recompensados com os prêmios habituais e indenizados por possíveis ações movidas contra eles por comerciantes brasileiros. Este foi o notório projeto sobre o Comércio de Escravos (Brasil), conhecido no Brasil com o *bill Aberdeen* ou o *bill inglês*.

Durante todo o processo, Aberdeen estava ansioso que o Duque de Wellington compreendesse que o seu projeto era essencialmente distinto daquele que Palmerston apresentara seis anos antes. A lei de 1839 dera aos navios de guerra britânicos o poder, que o governo português se tinha repetidamente recusado a conceder por tratado, de suprimir o comércio de escravos praticado sob a bandeira portuguesa. Wellington e os pares do partido *tory* tinham-se oposto a ele porque parecia que se estava pedindo ao Parlamento para usurpar a prerrogativa da Coroa e autorizar oficiais britânicos a tomar medidas hostis contra uma potência amiga. Na opinião de Aberdeen, o seu próprio projeto, embora em alguns aspectos tomasse como modelo o de 1839, não se expunha à mesma objeção: ele simplesmente capacitava o Executivo a exercer poderes que o Brasil tinha concedido à Grã-Bretanha pelo primeiro artigo do tratado de 1826.[39] Ao final, Wellington, como outros membros do Gabinete, deixaram-se persuadir de que o projeto proposto era perfeitamente

39 Aberdeen para Wellington, 5 de junho, 14 de junho, 30 de junho de 1845, B. M. Add. MSS 43060 (Aberdeen Papers). Anexo à nota de 30 de junho estava um longo e detalhado memorando de Lushington que comparava os dois projetos (Lushington para Aberdeen, 30 de junho, B. M. Add. MSS 43244 (Aberdeen Papers). Sobre este ponto, ver também memorando sem assinatura (Jenner?) e sem data sobre o parecer dos *law officers* de 30 de maio, no qual se argumentava que em 1839 era um caso de "*casus belli* ou nada", enquanto que em 1845 "não é *casus belli*, mas *casus federis*" ... o projeto (de 1845) seria em apoio do tratado (de 1826). A Lei de Portugal, de 1839, não era, confessamente, em apoio dos tratados com Portugal". Peel usou esta linha de argumentação no seu discurso na Câmara dos Comuns em 24 de julho, quando o projeto estava em exame no nível de comissão (Hansard, lxxxii, 1050-7).

legítimo, que os brasileiros o tinham trazido sobre si mesmos (*Had Brought it Upon Themselves)* e que não havia outro curso de ação aberto ao governo inglês.[40]

No começo de julho, o projeto de Lorde Aberdeen estava pronto para ser apresentado ao Parlamento. Era importante que ele entrasse em vigor tão depressa quanto possível para reduzir o período durante o qual o comércio brasileiro de escravos estaria livre da interferência da Marinha britânica e, como a sessão do Parlamento já estava adiantada, não havia tempo a perder. Entre 3 e 10 de julho, Aberdeen conduziu com êxito o seu projeto dentro da Câmara dos Lordes, sem uma divisão ou sequer um debate. Tinha sido idéia de Peel apresentar o projeto na Câmara dos Lordes[41] porque, em claro contraste com a situação de 1839, a oposição provavelmente viria dos Comuns, onde houvera recentemente, entre os livre-cambistas radicais, especialmente aqueles interessados em promover o comércio com o Brasil, sinais inquietantes de insatisfação com as tradicionais políticas da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos. Na segunda metade da década de 1830, Thomas Fowell Buxton e seus amigos tinham sugerido várias novas maneiras de abordar a questão do comércio de escravos, mas tinham sido favoráveis a manter e reforçar o sistema preventivo existente.[42] Com o continuado e oneroso insucesso da esquadra da África Ocidental em refrear, muito menos suprimir, o comércio internacional de escravos através do Atlântico, tinha-se suscitado recentemente a questão de se os esforços da Grã-Bretanha não deveriam ser abandonados. O visconde de Howick (mais tarde Conde Grey e um eminente secretário para Assuntos Coloniais) tinha sugerido isso num discurso na Câmara dos Comuns em fevereiro,[43] da mesma forma que, mais recentemente, em 24 de junho, William Hutt, deputado por Gateshead e um preeminente partidário do livre comércio.[44] Estes e outros críticos da política do Governo ganharam força com o conhecimento de que a British and Foreign Anti-Slavery

40 Wellington para Aberdeen, 2 de julho, B. M. Add. MSS 43060. O memorando do Gabinete de 7 de julho (ver acima, pág. 256 [Os números das páginas referem-se ao texto inglês no original, nº 1] foi distribuído para explicar as bases legais sobre as quais o governo estava agindo e a natureza do projeto.

41 Peel para Aberdeen, 25 de junho de 1845, B. M. Add. MSS 40455.

42 Ver acima, capítulo 6, págs. 152-3 [Os números das páginas referem-se ao texto inglês original.]

43 Hansard, lxxvii, 129 (4 de fevereiro de 1845).

44 Hansard, lxxxi, 1156-72. Depois de um curto debate, a sessão da Câmara foi adiada com apenas vinte e nove membros presentes. Ver Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade,* págs. 88-9.

Society – fundada em 1839 e a principal sociedade abolicionista desde o colapso, em 1843, da Society for the Extinction of the Slave Trade and the Civilization of Africa, de Buxton – sempre tinha reprovado oficialmente o uso da força armada pela Grã-Bretanha para a supressão do comércio de escravos.[45] Assim, Lorde Aberdeen encontrou-se a ponto de autorizar um ataque mais vigoroso e amplo da Marinha britânica ao comércio brasileiro de escravos justamente quando a moralidade e a utilidade das políticas da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos estavam começando a ser seriamente questionadas.

Quando, em 24 de julho, o projeto estava pronto para ser considerado no nível de comissão na Câmara dos Comuns, o Governo não ficou surpreendido de ver a sua aprovação ser objeto de forte resistência de Thomas Milner Gibson, um livre-cambista doutrinário e, como Hutt, nesta ocasião como em tantas outras, um porta-voz dos interesses manufatureiros e comerciais do Norte.[46] Primeiro, Milner Gibson questionava a interpretação dada pelo Governo ao tratado de 1826: na sua opinião, o artigo 1 obrigava apenas os próprios brasileiros a tratarem como pirataria o comércio brasileiro de escravos. Por mais fortes que fossem os seus sentimentos em relação às violações do tratado pelo Brasil, argumentava, o Governo britânico era impotente para forçar a sua aplicação porque, com o término do tratado de 1817, a Marinha britânica não tinha mais o direito de abordagem e busca em relação aos navios brasileiros. O que quer que o Governo pudesse dizer, insistia, o projeto era, pois, em todos os respeitos, semelhante ao apresentado por Lorde Palmerston em 1839 e, como Wellington naquela ocasião, ele objetava ao fato de se estar pedindo ao Parlamento que, de fato, autorizasse atos de hostilidade contra uma potência amiga: "que ele [o governo] faça abertamente a guerra, sob sua própria responsabilidade", declarou, "e venha no próximo ano ao Parlamento com um Projeto de Indenização". Peel tentou explicar à Câmara a base legal do projeto e em quanto ele era diferente do de Lorde Palmerston (o qual o próprio Peel de fato aprovava), mas não havia esperança de satisfazer Milner Gibson, cuja objeção básica era às próprias medidas propostas, como quer que elas fossem chamadas ou pudessem ser justificadas em termos legais: elas

45 Ver acima, capítulo 6, págs. 153-4 e abaixo, capítulo 11, páginas 296-7 [Os números das páginas referem-se ao texto inglês original.]

46 Milner Gibson, deputado por Manchester (1841-57) e Ashton-under-Lyne (1857-68), veio a ser vice-presidente (1846-8) e ministro do Comércio (1859-66). William Hutt, deputado por Hull (1832-41) e Gateshead (1841-74), veio a ser tesoureiro-geral e vice-ministro do Comércio (1865).

não eram, declarava ele, calculadas para influenciar favoravelmente "a única força que podia acabar com o comércio de escravos – a opinião pública brasileira". Ele acreditava que o Governo brasileiro já estava fazendo mais do que a Grã-Bretanha tinha qualquer direito de esperar no trato de um problema tão intimamente relacionado com os sentimentos, os preconceitos e os interesses financeiros das classes abastadas do país. (Neste ponto ele comparava a política brasileira no tocante à questão do comércio de escravos com a do governo britânico em relação às Leis do Milho – um exemplo infeliz, já que aquelas leis foram, naturalmente, revogadas um ano depois.) Os brasileiros patriotas já não estavam dispostos, acreditava Milner Gibson, a tolerar a interferência armada britânica. Além disso, o ressentimento a que ela dava origem podia ter sérias repercussões sobre o comércio britânico; na verdade, ele acreditava, como William Hutt, que o projeto Aberdeen, tão pouco tempo depois do fracasso em conseguir um novo tratado comercial, acabaria por destruir todo o comércio com o Brasil dentro de dois anos. "Por quanto tempo", perguntava Milner Gibson, "deveriam os grandes interesses manufatureiros deste país ser prejudicados, por quanto tempo deveriam a propriedade e as vidas de súditos britânicos ser postas em perigo, para pôr em prática a visão peculiar de um pequeno segmento do partido contrário à escravidão neste país?"[47]

A opinião de Milner Gibson não tinha, entretanto, suficiente apoio na Câmara doa Comuns para constituir impedimento sério à aprovação do projeto de Aberdeen. Embora os líderes do partido *whig* acreditassem que o governo conservador tinha, em certa medida, chamado a crise sobre si mesmo, em conseqüência da sua política comercial hostil ao Brasil e da sua tentativa canhestra de introduzir a questão da escravidão nas negociações para a renovação do tratado comercial anglo-brasileiro – uma iniciativa que tinha irritado os brasileiros sem qualquer finalidade[48] – eles estavam, apesar disso, dispostos e mesmo ansiosos por darem o seu apoio ao projeto. No passado, algumas das críticas mais acerbas de Palmerston tinham sido dirigidas ao tratamento de "luvas de pelica" dado ao Brasil pelo Governo. Achava ele que os brasileiros há muito deveriam ter sido compelidos a cumprir as obrigações

47 Hansard, lxxxii, 1043-50.

48 A oposição sempre exagerava a importância da missão Ellis e a sua relevância tanto para a recusa do Governo brasileiro em assinar um novo tratado contra o comércio de escravos como para a sua determinação de pôr fim ao tratado de 1817.

que tinham "livremente" contratado. (Na fase final do seu período anterior como ministro, ele mesmo tinha considerado seriamente estender a sua Lei de 1839 para cobrir embarcações brasileiras.) Quando a notícia do término do tratado de 1817 chegou a Londres, Palmerston tinha sido um dos primeiros a assinalar que, de acordo com o tratado de 1826, os comerciantes brasileiros de escravos poderiam ser tratados como piratas, "e isso, naturalmente, não apenas pelo seu próprio Governo, mas por qualquer das duas partes contratantes".[49] Ele ficou, portanto, encantado ao ouvir que o Governo ia finalmente tomar alguma ação positiva. Ele o advertiu, porém, de que as medidas agora propostas podiam, por si sós, não serem suficientes para suprimir o comércio brasileiro de escravos, pois os traficantes podiam achar proteção sob outra bandeira – por exemplo, a americana ou, agora que os tratados sobre direito de busca de 1831 e 1833 tinham finalmente sido suspensos, a francesa.[50] Apesar disso, seria um avanço se o comércio pudesse ser tirado de baixo da bandeira brasileira. Sua única queixa era que o projeto de Aberdeen ficava aquém do que o tratado justificaria: o projeto referia-se a navios e suas cargas, o tratado, também aos traficantes.[51] O Governo, porém, tinha percebido que, pelo menos num primeiro momento, seria pouco prudente solicitar ao Parlamento a autoridade para julgar súditos brasileiros em tribunais britânicos: bastaria entregá-los, nos casos em que isso fosse possível, às suas próprias autoridades.

Apoiada por uma maioria da oposição, a aprovação do projeto parecia assegurada, e o Governo estava completamente despreparado para um formidável discurso de *Sir* Thomas Wilde, um antigo assistente do procurador-geral da Coroa e procurador-geral (*Attorney General*) (e, como Lorde Truro, um futuro presidente da Câmara dos Lordes), no qual, ainda que tardiamente, lançou sérias dúvidas sobre a legalidade do projeto: "Ele [o projeto] aplicou à pirataria uma interpretação e uma lei",

49 Hansard, lxxx, 477-8 (16 de maio de 1845).

50 Um tratado anglo-francês de 29 de maio de 1845 (B. F. S. P. xxxiii, 4-18) suspendeu os tratados sobre direito de busca de 1831 e 1833, por dez anos num primeiro momento, e, como o tratado Webster-Ashburton de 1842, instituiu uma política de patrulhamento conjunto contra o comércio de escravos, a Grã-Bretanha e a França concordaram em posicionar não menos do que vinte e seis navios de patrulha na costa ocidental da África, entre Cabo Verde e 16° 30' S. As embarcações capturadas e suas tripulações seriam julgados por seus próprios tribunais. Em maio de 1849, a esquadra francesa da África ocidental foi reduzida, mas a bandeira francesa nunca reapareceu em escala significativa no comércio de escravos.

51 Hansard, lxxxii, 1059-60 (24 de julho de 1845).

declarou, "que não eram aplicáveis segundo o direito internacional." Referindo-se a um ponto assinalado por Milner Gibson, lembrou à Câmara que o Legislativo brasileiro nunca passara uma lei que declarasse pirataria o comércio de escravos e que ele tinha sérias dúvidas sobre se o tratado de 1826 por si só dava à Grã-Bretanha o direito de submeter brasileiros e seus bens a processo em tribunais marítimos britânicos, aos quais embarcações de propriedade britânica estavam sujeitos por força de estatutos nacionais.

> Eles [os britânicos] podiam punir seus próprios súditos como piratas por qualquer delito que quisessem, mas podiam passar uma lei para punir como piratas os súditos de outra nação por cometerem um ato contra os de uma terceira? Eles tinham tanto direito de passar uma lei aplicável aos súditos do Brasil quanto aos da China ou de qualquer outra nação; e não tinham qualquer direito de puni-los por um alegado ato de pirataria que não era tal segundo as leis daquele país.[52]

Curiosamente, o Procurador-Geral foi incapaz de responder à objeção fundamental de Wilde à lei, cuja validade ele foi forçado a admitir; e foi deixado a Peel prometer que uma atenção séria seria dedicada aos pontos levantados por Wilde.

Ambos, Aberdeen e Peel estavam agora totalmente confusos com as complexidades legais do caso. "Você pode estabelecer que o comércio de escravos do Brasil é *Pirataria*?", perguntava Peel a Aberdeen em desespero.[53] A julgar pelo memorando com o qual Aberdeen novamente referiu a matéria a Stephen Lushington, é claro que ele não sabia e estava ainda mais perplexo do que antes.[54] Lushington, porém, tinha poucas dúvidas sobre o assunto e redigiu um longo memorando sobre as origens e a natureza do projeto. Em 31 de julho, os três se reuniram para discutir a matéria, poucas horas antes de Peel apresentar sua resposta à Câmara. O memorando de Lushington,[55] embora não totalmente convincente, veio a constituir, tanto internamente como no exterior, a base da argumentação com a qual o Governo britânico justificaria subseqüentemente

52 Hansard, lxxxii, 1066-7, 1069-70.

53 Peel para Aberdeen, 25 de julho de 1845, B. M. Add. MSS 43064 (Aberdeen Papers).

54 Memorando, 29 de julho de 1845, B. M. Add. MSS 40455 (Peel Papers), citado de forma não totalmente exata em Jones, *op. cit*. pág. 516, nº 47.

55 Memorando, 31 de julho, F. O. 97/430.

o seu direito de tomar a ação que propunha em relação ao comércio brasileiro de escravos.

Lushington não tinha dúvida de que o Governo brasileiro tinha todo direito de pôr termo à convenção de 1817. O artigo 1 do tratado de 1826, entretanto, continuava em vigor, e o Governo britânico tinha, portanto, de examinar de perto os direitos que ele lhe conferia. Primeiro, o Brasil tinha-se comprometido com a Grã-Bretanha a abolir o comércio de escravos praticado por súditos brasileiros: "esta é a obrigação subsistente, que a Grã-Bretanha tem o direito de exigir que seja cumprida e cujo cumprimento pode impor". Segundo, o Brasil tinha aceito por contrato que aquele comércio deveria ser "considerado e tratado como pirataria"; e observava que

> esta cláusula não diz por quem ele deve ser tratado como pirataria nem há quaisquer palavras que mostrem que o único sentido da Convenção era que os brasileiros deveriam passar uma lei com tal efeito – em resumo, que o artigo 1 era simplesmente um trato de que os brasileiros efetuariam a abolição do comércio por regulamento nacional. Se esta tivesse sido a intenção, outra forma de palavras, diferente, teria de ter sido usada, e teria cabido especialmente ao Governo do Brasil, que era a parte cedente, cuidar disso.

A interpretação correta do primeiro artigo do tratado, concluía Lushington, era que "o comércio de escravos será considerado e tratado como pirataria pelas duas partes contratantes". Na presunção, portanto, de que o tratado conferira à Grã-Bretanha o direito de tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria, era necessário considerar o sentido da palavra neste contexto particular. Conforme o direito internacional, o comércio de escravos não era considerado pirataria e, embora alguns estados tivessem feito daquele comércio um ato de pirataria pela lei nacional, isto era algo a cujo cumprimento nenhum outro estado podia obrigar, nem qualquer tratado entre duas potências podia fazer do comércio pirataria no tocante a outras nações. A Grã-Bretanha e o Brasil, porém, tinham perfeitamente o direito de declarar por tratado que *inter se* o comércio seria tratado como pirataria quando praticado por súditos brasileiros. Conseqüentemente, "qualquer direito que a Coroa da Grã-Bretanha tinha quanto a piratas pelo direito internacional ela o tem, em virtude da Convenção [de 1826], sobre súditos brasileiros que pratiquem o comércio de escravos". Era geralmente aceito que os navios de guerra de qualquer estado podiam exercer o direito de busca e detenção

em alto-mar onde houvesse fundamento para suspeitar de pirataria. "O *mesmo* direito", defendia Lushington, "foi concedido à Grã-Bretanha quanto ao comércio de escravos brasileiro." (Como os *law officers* em seu relatório de 30 de maio, ele estava pronto para argumentar que a Grã-Bretanha podia julgar e punir súditos brasileiros, bem como confiscar seus bens.) Era duvidoso, porém, que a Coroa tivesse o poder de exercer seus direitos por sua simples prerrogativa; seria necessária legislação, por exemplo, para atribuir competência a tribunais britânicos para julgar navios de escravos brasileiros capturados pela Marinha britânica. No entanto, era claro para Lushington que a Grã-Bretanha, "no exercício da prerrogativa da Coroa *e por ato do Parlamento*" tinha "pleno direito e poder" para tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria.

Quando Peel se apresentou à Câmara dos Comuns em 31 de julho, ele pôde declarar que, na opinião da "mais alta autoridade" no assunto, não havia "nada inconsistente com o direito internacional no projeto tal como estava" e reiterou a opinião do Governo britânico de que, em 1830, o Governo brasileiro tinha de fato admitido que, pelo tratado de 1826, a Grã-Bretanha tinha o direito de tomar as medidas que agora se propunha tomar.[56] O projeto teve uma terceira leitura sem novidades no dia seguinte, quando *Sir* Thomas Wilde, que mais tarde o descreveu como "uma vergonha nacional, que revelava ou grande ignorância do direito internacional ou uma monstruosa presunção, calculada para levar à guerra ou para tornar-nos desprezíveis",[57] estava convenientemente ausente em Newcastle. Uma semana mais tarde, em 8 de agosto de 1845, o projeto de Lorde Aberdeen, a resposta da Grã-Bretanha à terminação do tratado de direito de busca de 1817, recebeu a aprovação real.[58] No seu livro *Explorations of the Highlands of Brazil*, publicado em 1869, o explorador e erudito Richard Burton chamou a Lei Aberdeen "um dos maiores insultos que um povo forte jamais fez a um fraco",[59] e Joaquim Nabuco, futuro líder do movimento antiescravidão brasileiro, descreveu-o um ano mais tarde, num ensaio precoce e por muito tempo não publicado sobre a

56 Hansard, lxxxii, 1288-94.
57 Wilde para Hutt, 12 de março de 1849, citado por Milner Gibson na Câmara dos Comuns, Hansard, civ, 765-6 (24 de abril de 1849).
58 8 e 9 Vict. cap. 122; impresso em Pereira Pinto, i, págs. 419-26.
59 Richard F. Burton, *Explorations of the Highlands of Brazil* (Londres, 1896), i. pág. 5.

escravidão e o comércio de escravos, como "um insulto à nossa dignidade como povo independente"[60] – desde então, os julgamentos se repetiram em numerosos livros e artigos de historiadores brasileiros.

60 Joaquim Na bu co, "A Escra vi dão", R.I.H.G.B., vol. 204 (1949), pág. 65.

Sumário

. . . .

Capítulo X

AS CONSEQÜÊNCIAS DA LEI ABERDEEN

Em 1845, Lorde Aberdeen tinha-se sentido compelido a solicitar autorização para adotar, contra o comércio de escravos, o tipo de medidas arrogantes mais prontamente associadas com o nome de Lorde Palmerston. Ele mostrara, entretanto, uma preocupação muito maior do que o seu predecessor com, pelo menos, uma aparência de legalidade: ao instruir os navios de guerra britânicos a capturarem todos os navios brasileiros que estivessem praticando o comércio de escravos e os tribunais marítimos britânicos a julgá-los, o Governo britânico, argumentava-se, estava apenas exercendo seus direitos assegurados por tratado. E como Peel tinha-se esforçado por explicar à Câmara dos Comuns, era "a medida mais suave a que [o governo britânico] podia recorrer";[1] deliberadamente, ele não estava pedindo ao Parlamento que desse a tribunais britânicos poderes para punir súditos brasileiros que praticassem o comércio de escravos, como tinha todo direito de fazer, de conformidade com o artigo 1 do tratado de 1826. Ademais,

1 Hansard, lxxxii, 1293, 31 de julho de 1845. Cf. *ibid*. 150-7, 24 de julho.

a decisão de apresentar o projeto Brasil (Comércio de Escravos) tinha sido tomada “com pesar e só em última necessidade”.[2] Por ocasião da aprovação do projeto, Aberdeen ofereceu revogá-lo quando o comércio de escravos tivesse finalmente cessado ou quando o governo brasileiro assinasse um tratado contra aquele comércio, aceitável para a Grã-Bretanha.[3]

Quando, em março de 1845, o Governo brasileiro declarara sua disposição de entrar em negociações sobre um novo tratado contra o comércio de escravos, ele o tinha feito acreditando que, ao pôr fim ao tratado sobre direito de busca de 1817, tinha tomado a iniciativa diplomática e se colocado numa situação forte para ditar os seus termos: o Governo britânico teria agora de aceitar as propostas de tratado do Brasil, raciocinava, ou então abandonar inteiramente os seus esforços para suprimir o comércio brasileiro de escravos. Ele perceberia, entretanto, o próprio erro e, em 25 de julho, e de novo em 5 de agosto, José Marques Lisboa, o ministro brasileiro em Londres, viu-se tentando evitar a passagem do projeto de Lorde Aberdeen, advertindo-o de que ele destruiria qualquer possibilidade de os dois governos chegarem a acordo sobre um novo tratado *satisfatório para ambas as partes*. Na segunda ocasião ele se tinha mesmo oferecido para tentar persuadir o seu Governo a consentir que o tratado de 1817 continuasse em vigor até que fosse negociado um que o substituísse, desde que o Governo britânico abandonasse o seu plano de atribuir aos tribunais marítimos britânicos jurisdição sobre navios brasileiros.[4] Uma vez que o projeto tinha se tornado lei e a Grã-Bretanha, portanto, assegurara que a iniciativa em qualquer futura negociação de tratado seria sua – o Brasil teria de sofrer a lei de Lorde Aberdeen ou, como Portugal em 1842, aceitar um tratado contra o comércio de escravos ditado pela Grã-Bretanha –, Aberdeen sugeriu a Lisboa que, se o Governo brasileiro assinasse um acordo restabelecendo o tratado de 1817 *como ele tinha funcionado na prática antes de 13 de março*, enquanto se

2 *Ibid.* 1288, 31 de julho de 1845. Muitos anos mais tarde, depois da morte de Aberdeen, Lorde Malmesbury revelou que Aberdeen “nunca se sentira intimamente convencido de ter tido razão em propor aquela lei”; citado em H. D. Christie, *Notes on Brazilian Questions* (Londres, 1865).

3 Aberdeen para Hamilton, nº 10, 4 de junho, nº 12, 2 de julho de 1845., F. O. 84/583; Aberdeen para Hamilton, 4 de junho de 1845, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers); Aberdeen para Lisboa, 6 de agosto, 8 de agosto de 1845, F. O. 84/583.

4 Lisboa para Aberdeen, 25 de julho, 5 de agosto de 1845, F. O. 84/583.

negociava um novo tratado semelhante àqueles firmados pela Espanha em 1835 e Portugal em 1842, ele seria ratificado em seguida, sem esperar a nova sessão do Parlamento, o Governo britânico recomendaria imediatamente e "com o maior prazer", por decreto real, que a jurisdição sobre os navios de escravos brasileiros capturados fosse transferida dos tribunais marítimos britânicos de volta para os de comissões mistas.[5] Aberdeen avisou Hamilton Hamilton, no Rio de Janeiro, que o Governo britânico estava ansioso por chegar a uma rápida solução naquelas linhas. Advertiu-o, porém, de que "não se deveria de nenhuma forma admitir, quer nos artigos [do acordo] ... quer na negociação dos mesmos, qualquer coisa que pudesse afetar em alguma medida o direito que o Governo de Sua Majestade tinha afirmado ou a prática que os navios de patrulha de Sua Majestade e os representantes britânicos nas comissões mistas tinham observado no trato de embarcações brasileiras equipadas para o comércio de escravos de que elas estavam sujeitas, de acordo com o tratado de 1826, a apreensão e confisco". E caso o Governo brasileiro renove o tratado de 1817 apenas para novamente denunciá-lo antes do fim das negociações, ou deixe de cumprir os compromissos assumidos no novo tratado, "Sua Majestade", escreveu Aberdeen, "estará naturalmente livre para reverter aos direitos a Ela assegurados pelo artigo 1 do tratado de 1826".[6]

No fim de junho, Hamilton Hamilton, o ministro britânico no Rio de Janeiro, tinha dado os passos necessários para preparar o Governo brasileiro para o advento do projeto de Lorde Aberdeen.[7] Na segunda semana de setembro já a natureza exata do seu conteúdo se tornara amplamente conhecida.[8] No caso de qualquer ameaça a vidas ou bens britânicos, Hamilton tinha permissão para recorrer à marinha no rio da Prata, mas apesar da "exaltação do sentimento público na capital ... e da argumentação, da virulência e da invectiva na imprensa", houve apenas um incidente menor, que envolveu um grupo de marujos

5 Aberdeen para Lisboa, 8 de agosto de 1845; Lisboa para Limpo de Abreu, nº 22, agosto de 1845, Reservado, A.H.I. 217/3/4.

6 Aberdeen para Hamilton, nº 20, 9 de agosto de 1845, F. O. 84/583.

7 Em 23 de julho, Hamilton informou Limpo de Abreu do conteúdo do despacho nº 10 de Aberdeen, de 4 de junho (nota anexa a Hamilton para Aberdeen, 29 de julho de 1845, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers).

8 A Lei foi impressa no *Jornal do Comércio*, 15 de setembro de 1845.

britânicos.[9] A subcomissão de negócios estrangeiros do Conselho de Estado tinha estado examinando a situação já há algum tempo, e agora que o Governo britânico tinha levado a cabo as suas ameaças, o Conselho de Estado em pleno foi convocado para uma série de reuniões. Ele tinha um consolo: na sua forma final, a Lei não era tão severa quanto tinha sido inicialmente antecipado, porquanto pelo menos não continha ameaça à vida de brasileiros. Em 16 de setembro, o Conselho reuniu-se para discutir três questões submetidas pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Antônio Limpo de Abreu: primeiro, o Governo brasileiro deveria protestar contra o projeto e em que termos? segundo, deveria iniciar negociações com o Governo britânico sobre um tratado contra o comércio de escravos que substituísse o projeto? terceiro, sobre que base se deveria estabelecer qualquer novo tratado? Havia uma clara divisão de opiniões entre uma minoria, liderada por Bernardo Pereira de Vasconcelos e Francisco de Paula Sousa, favorável a um protesto formulado nos termos mais fortes possíveis, combinado com a completa rutura de relações diplomáticas e a total rejeição de qualquer novo tratado, e a maioria dos membros do Conselho que, aceitando a obrigação do Brasil de suprimir o comércio de escravos, temerosa de até que ponto a Grã-Bretanha poderia estar disposta a ir e talvez esperando conseguir ainda o apoio britânico no Rio da Prata, era a favor de um protesto mais moderado contra a ilegalidade da Lei, deixando a porta aberta para futuras negociações de um tratado – embora continuassem a insistir, irrealisticamente, em que qualquer novo acordo impusesse severas restrições às operações da Marinha britânica contra o comércio de escravos.[10] Depois de prolongadas discussões, aprovou-se finalmente uma declaração de protesto redigida por Limpo de Abreu.[11] Era um

9 Aberdeen para Hamilton, nº 21, 9 de agosto de 1845, F. O. 84/583; Hamilton nº 55, 22 de dezembro de 1845, Conf., F. O. 84/582.

10 *Ata*, 16 de setembro de 1845, A. N. Códice 307/1.

11 Limpo de Abreu para Hamilton, 22 de outubro de 1845, anexo a Hamilton nº 49, 11 de novembro de 1845, F. O. 84/582 e Lisboa para Aberdeen, 27 de dezembro de 1845, F. O. 83/583. A íntegra do texto apareceu no *Jornal do Comércio*, 29 de outubro de 1845, e no *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (maio de 1846). A nota de Limpo de Abreu foi publicada separadamente como um panfleto em português, inglês e francês e amplamente distribuída. Também impressa em Perdigão Malheiro, ii, 253-61; Pereira Pinto, i, 426-45. Para a percepção brasileira da Lei Aberdeen, ver também *Inglaterra e Brasil: Trafego de Escravos* (Rio de Janeiro, 1845), de José Justiniano da Rocha, editor do jornal do Rio *O Brasil*, conservador, antibritânico e favorável ao comércio de escravos.

princípio de direito internacional, começava Limpo de Abreu, que os navios de um estado não podiam, em tempo de paz, revistar os de outro estado, exceto nos casos em que o direito de fazê-lo tivesse sido concedido por tratado; só o tratado de 1817 tinha dado aos navios de guerra britânicos o direito de busca sobre navios brasileiros suspeitos de praticar o comércio de escravos – e aquele tratado tinha expirado. O artigo 1 do tratado de 1826, insistia, obrigava as autoridades brasileiras – e somente as autoridades brasileiras – a tratar como piratas os comerciantes brasileiros de escravos; ele não conferia à Grã-Bretanha quaisquer direitos sobre nacionais brasileiros ou seus navios: "a intervenção do governo britânico ... é limitada ao direito de solicitar do governo imperial a observância exata e pontual do tratado e nada mais". Além disso, ele negava categoricamente que, quando se suscitara inicialmente a questão, em 1830, o Governo brasileiro tivesse aceito a posição britânica sobre o tratado de 1826; ao contrário, argumentava, Lorde Palmerston aceitara a posição brasileira sobre o tratado e, significativamente, nunca houvera, durante todo o período desde 1830, qualquer menção dos supostos direitos da Grã-Bretanha de tratar o comércio brasileiro de escravos como pirataria. Em resumo, a interpretação do artigo 1 do tratado de 1826 agora apresentada pela Grã-Bretanha era "absurda e perigosa". Era improvável que o Brasil, prosseguia, tivesse concedido à Grã-Bretanha o direito de julgar e punir súditos e navios brasileiros segundo a lei britânica e em tribunais britânicos sem "uma delegação muito expressa, clara e positiva de tal poder". A Lei Aberdeen, declarava Limpo de Abreu, "não pode basear-se nem na letra nem no espírito do referido artigo, opõe-se aos princípios mais claros e positivos do direito das nações e, finalmente, infringe a soberania e a independência do Brasil". O Governo brasileiro se recusava categoricamente a reconhecer a validade da Lei "injusta e ofensiva" e deixava constância de que reclamaria compensação por qualquer prejuízo que o comércio brasileiro pudesse sofrer em conseqüência da sua aplicação. Apesar disso, o protesto de Limpo de Abreu contra a Lei terminava numa nota moderada e conciliatória e o ministro da Justiça, Senador Manuel Antônio Galvão, recebeu plenos poderes para abrir negociações com Hamilton sobre um novo tratado que a substituísse. Galvão era, porém, "um indivíduo proverbialmente indolente e dilatório em

tudo"[12] e Limpo de Abreu, que não gozava do pleno respaldo dos seus colegas, pouco podia fazer para apressar a preparação de um projeto de convenção. O pouco que Hamilton soube antecipadamente sobre a forma que as solicitações brasileiras provavelmente tomariam não era encorajador: parecia provável que o Brasil voltasse a pedir substanciais indenizações pelos navios brasileiros anteriormente absolvidos pelas comissões mistas anglo-brasileiras, uma ampliação da área próxima da costa brasileira na qual o direito de busca em nenhuma circunstância poderia ser exercido e um acordo que permitiria a importação da África de "colonos livres" para suprir a falta de novos suprimentos de escravos.[13] (O último ponto tinha sido suscitado em mais de uma oportunidade no passado. A opinião do governo britânico, porém, ainda era que, até que a escravidão fosse abolida, a importação de africanos livres no Brasil constituiria, como dizia Hamilton, "um meio disfarçado e insidioso de continuar o comércio de escravos.")[14]

Claramente, não havia esperança de progresso nesses termos. Além disso, graças a informações regularmente fornecidas pelo Senador Lopes Gama, que estava a soldo do Governo britânico, Aberdeen estava perfeitamente consciente de que o Conselho de Estado brasileiro tendia a acreditar que negociações sérias sobre um tratado sobre qualquer base seria impossível até que a Lei tivesse sido revogada.[15] No caso, nada resultou, portanto, dessas primeiras tentativas de encontrar um substituto satisfatório para a Lei Aberdeen. Hamilton e

12 Hamilton, nº 49, 11 de novembro de 1845.

13 Hamilton, nº 40, 22 de setembro, nº 42, 8 de outubro, nº 50, 6 de dezembro, nº 52, 22 de dezembro, nº 55, 22 de dezembro de 1845, F. O. 84/582; Hamilton, nº 92, 22 de dezembro de 1845, F. O. 13/227; Hamilton, nº 4, 24 de janeiro, Conf., nº 19, 21 de fevereiro, Conf., F. O. 13/234. Limpo de Abreu prometeu redigir, em caráter particular, um projeto de tratado (Hamilton, nº 55); ver adiante, págs. 276-7 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

14 Hamilton, nº 50, 6 de dezembro de 1845.

15 O intermediário entre Lopes Gama e o governo britânico era John George Young, um cidadão britânico com reivindicações financeiras contra o governo brasileiro: ver, por exemplo, Relatório nº 5, janeiro de 1846, B.M. Add. MSS 43245 (Aberdeen Papers); Relatório no 6, fevereiro de 1846, anexo a Young 16 de abril de 1846, Particular, Relatório nº 7, abril de 1846, anexo a Young 10 de junho de 1846, Particular, B.M. Add. MSS 43246 (Aberdeen Papers). Ver também Jones, H.A.H.R. (1962), *op. cit.*, pág. 518. Em agosto e novamente em outubro de 1846, quando a questão foi considerada pela subcomissão dos negócios estrangeiros do Conselho de Estado, Vasconcelos e Honório rejeitaram sem hesitação a idéia de assinar um novo tratado imposto pela Grã-Bretanha enquanto a Lei permanecesse em vigor e, assim, isolaram o terceiro membro da comissão, Lopes Gama, contrário ao comércio de escravos e pró-Grã-Bretanha (*Parecer* nº 93, 10 de agosto de 1846, *Parecer* nº 101, 10 de outubro de 1846, A.H.I. 342/1/6).

Galvão nunca se encontraram oficialmente. Em abril de 1846, Aberdeen chamou de volta o comissário de arbitragem britânico, que tinha permanecido no Rio na esperança de que as negociações levassem à reabertura da comissão mista naquela cidade.[16] No começo de maio, outra mudança de governo no Brasil afastou do Ministério dos Negócios Estrangeiros Limpo de Abreu, o ministro mais simpático ao ponto de vista britânico. A principal figura da nova administração, Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ministro da Fazenda e principal conselheiro do jovem Imperador, não era totalmente contrário à idéia de um novo tratado – em termos adequados – contra o comércio de escravos e contemplava, segundo James Hudson, o encarregado de negócios britânico no Rio, "alguma medida importante e ampla" para a abolição da própria escravidão nos próximos vinte e cinco ou trinta anos.[17] Ao mesmo tempo, porém, ele era inflexível em que a Grã-Bretanha deveria revogar a Lei ofensiva antes de o Brasil tomar qualquer medida: "O senhor não pode esperar que nós ajudemos a Inglaterra ou consintamos em pôr fim ao comércio", disse ele ao Comodoro Charles Hotham, que estava visitando o Rio antes de assumir seu posto de comandante-em-chefe da estação naval da África Ocidental, "enquanto os senhores estão apreendendo navios brasileiros, insultando a nossa bandeira e condenando-os ilegalmente."[18] Enquanto isso, na Grã-Bretanha, os *whigs* tinham substituído os Conservadores no governo, trazendo de volta Palmerston ao Foreign Office, que imediatamente determinou a Hamilton suspender todas as negociações relativas ao tratado.[19] Aconteceu que Hamilton já tinha deixado o Rio de Janeiro, de volta ao seu país, depois de um severo acidente circulatório.

---

16 Aberdeen para Grigg, nº 1, 2 de abril de 1846, F. O. 84/622; Aberdeen para Hamilton, nº 2, 3 de abril de 1846, F. O. 84/632. A sede do tribunal tinha estado fechada desde 25 de setembro de 1845.

17 "Memorandum on the present temper of the government of Brazil regarding negotiating a slave trade treaty with England", 22 de junho de 1846, B.M. Add. MSS 43124; Hudson para Palmerston, 17 de outubro de 1846, Broadlands MSS GC/HU/1. James Hudson foi secretário da legação no Rio em 1845-50 (atuando como encarregado de negócios de agosto de 1846 a agosto de 1847 e de abril de 1848 a julho de 1850) e ministro, de julho de 1850 a dezembro de 1851, antes de ser transferido para Turim, onde veio a desempenhar um papel importante na Questão Italiana.

18 Mencionado em Hotham para o Almirantado, nº 395, 5 de dezembro de 1848: "Remarks and Observations on the final extinction of the slave trade", F. O. 84/782.

19 Palmerston para Hamilton, nº 9, 13 de agosto de 1846, F. O. 84/632.

Uma questão que estava resolvida quando da queda do governo conservador de Peel, no fim de junho de 1846, foi o destino dos direitos britânicos sobre o açúcar. Dentro de três semanas a contar da sua posse, o novo primeiro-ministro, Lorde John Russell, propôs a redução gradual do diferencial em favor do açúcar colonial durante um período de cinco anos, até a equalização final, em 1851, dos direitos sobre o açúcar "de todos os tipos, como quer que fosse cultivado e de onde quer que fosse importado" – isto é, inclusive o açúcar brasileiro e cubano produzido por escravos. Peel e aqueles dos seus partidários que já tinham aceito a revogação das Leis do Milho não se opuseram ao Projeto do Açúcar do governo: a propaganda contra o "monopólio" e o açúcar caro tinham conseguido conquistar a opinião pública para a tese de que a filantropia estava sendo paga a um preço demasiado alto – e não se podia resistir eternamente à opinião pública. Além disso, as idéias favoráveis ao livre comércio tinham permeado tão completamente a Anti-Slavery Society que, dos principais abolicionistas da Câmara dos Comuns, só o deputado *tory* da Universidade de Oxford, *Sir* Robert Inglis, se opôs realmente às propostas do Governo relativas aos direitos sobre o açúcar. Recaiu sobre Bentinck, Stanley e os protecionistas apresentar a argumentação mais efetiva no sentido de que uma redução dos direitos incidentes sobre o açúcar produzido com mão-de-obra escrava levaria a um aumento da procura de escravos no Brasil e em Cuba e, portanto, atuaria como um estímulo ao seu comércio. Na Câmara dos Lordes, abolicionistas da velha guarda como Lorde Brougham, o Juiz Denman (pai do Comandante Joseph Denman) e Samuel Wilberforce, bispo de Oxford, protestaram amargamente, mas sem êxito, que o pro jeto encorajaria o comércio de escravos: eles foram derrotados por vinte e oito votos a onze.[20]

20 9 e 10 Vict. cap. 63, 18 de agosto de 1846. Ver Schuyler, *Fall of the old colonial system*, págs. 151-5; Morrell, *British colonial policy*, págs. 222-3. Também cerca de meio milhão de palavras em Hansard. Richard Cobden afirmou na Câmara dos Comuns (16 de junho de 1848) que "quase todos os homens que lideraram a agitação em favor da emancipação dos escravos... são contra aqueles honrados cavalheiros que, nesta Casa, advogam um direito diferenciado sobre o açúcar estrangeiro com vistas a reprimir a escravidão no exterior", citado em Williams, *Capitalism and Slavery*, págs. 161-2. Mas para uma opinião diferente, ver Rice, "Critique of the Eric Williams Thesis", em *Transatlantic Slave Trade from West Africa*, pág. 46. Muitos abolicionistas ajudaram os protecionistas a conseguir, em 1848, a prorrogação do prazo anterior à completa equalização dos direitos sobre o açúcar de 1851 para 1854 e deram seu apoio às freqüentes mas infrutíferas moções de *Sir* Edward Noel Buxton em favor do restabelecimento dos direitos diferenciados sobre o açúcar produzido por escravos.

Seguindo-se à abolição do comércio de escravos, em 1807, e à emancipação dos escravos, em 1833, a Lei dos Direitos sobre o Açúcar de 1846 constituiu a derrota final dos interesses das Índias Ocidentais. Viria ele a revelar-se também o primeiro retrocesso na história da campanha britânica contra o comércio de escravos? Lorde Palmerston não achava isso: "O argumento contra a medida, como tendente a aumentar o comércio de escravos, seria bom e conclusivo", escreveu ele, "se aquele comércio fosse livre e desimpedido e pudesse ser incrementado conforme a vontade do comerciante ... mas se nosso sistema de repressão é bom bastante contra os incentivos existentes, é improvável que o pequeno incentivo adicional decorrente da abertura do mercado britânico ao açúcar brasileiro aumente significativamente a importação de negros."[21] Em outras palavras, o volume do comércio ilegal de escravos para o Brasil era determinado mais pela efetividade das medidas britânicas contra o tráfico do que pela política comercial da Grã-Bretanha, e o governo *whig*, que tinha baixado os direitos discriminatórios sobre o produto brasileiro fruto do trabalho escravo que entrava no mercado britânico, descartando, portanto, a política da "coerção fiscal", não tinha qualquer intenção de desistir da luta para pôr termo ao comércio de escravos por meio da "coerção física". Palmerston estava particularmente decidido a aplicar vigorosamente a Lei contra o comércio de escravos do seu predecessor, que ele tinha tão entusiasticamente aplaudido, apesar do fato de se estarem novamente manifestando sérias dúvidas quanto à sua legalidade. Em julho de 1845, na sessão periódica do tribunal de Exeter, sete membros da tripulação da escuna brasileira de escravos *Felicidade* (um nome infeliz), que tinham assassinado uma tripulação de presa britânica depois de o navio ter sido capturado por H.M.S. *Wasp,* tinham sido condenados à morte. Mais tarde no mesmo ano, eles foram, entretanto, absolvidos no Tribunal de Apelação Criminal, com base em que, como ele estava apenas equipado para o comércio de escravos, o *Felicidade* não estava, na ocasião, legalmente em poder da Coroa. O fato de os juízes do tribunal de apelação terem deliberadamente optado por ignorar a cláusula sobre pirataria do tratado de 1826 foi interpretada como significando que eles discordavam do parecer da Procuradoria da Coroa de 30 de maio de 1845, que constituía a base legal do projeto Aberdeen, recentemente

21 Minuta do Gabinete, 23 de julho de 1846, F. O. 97/430.

aprovado.[22] Quando, em fevereiro de 1846, Lorde Aberdeen consultou a Procuradoria da Coroa sobre se, à luz do protesto do Governo brasileiro quanto à ilegalidade da Lei, ela via algum motivo para rever seu parecer sobre os direitos da Grã-Bretanha nos termos do artigo 1 do tratado de 1826, ela optou por manter um significativo silêncio[23]. Isso poderia ter incomodado Aberdeen, que nunca ficara inteiramente feliz com a sua Lei, mas pouco preocupou Lorde Palmerston. Para ele a questão sempre fora muito mais direta do que o governo conservador, com seus elaborados argumentos legalísticos sobre o sentido do artigo 1 do tratado de 1826 e a sua insistência em que a Lei era essencialmente distinta da sua própria Lei sobre o Comércio de Escravos (Portugal), de 1839, tinha feito parecer. Parecia a Palmerston que o Brasil, como Portugal numa ocasião anterior, era indiscutivelmente culpado de não cumprir os compromissos que assumira por tratado e que, portanto, o Governo britânico tinha todo o direito de adotar quaisquer medidas para assegurar que o objetivo do tratado de 1826 não continuasse a ser frustrado. "Nós mesmos deveríamos tê-la [a Lei de 1845] proposto e aprovado", disse a James Hudson, "se nossos predecessores não o tivessem feito por nós".[24] Na verdade, ele advertiu o Governo brasileiro de que, caso ele continuasse a fazer vista grossa para o comércio de escravos "medidas coercitivas ainda mais fortes" poderiam ser julgadas necessárias.[25]

Palmerston estava muito menos ansioso do que estivera Aberdeen por substituir a Lei de 1845 por um tratado. Como disse a Hudson, ele era "indiferente [à idéia] ... Gostamos muito mais da nossa

---

22 Lisboa para Limpo de Abreu, nº 14, Reservado, 5 de maio de 1846, A.H.I. 217/3/5; memorando de Eddisbury (subsecretário do Foreign Office), 12 de agosto de 1848, F. O. 97/430; *Sir* Joseph Arnold, *Memoir of Thomas, First Lord Denman* (Londres, 1873), ii,199206. Ver também W. Senior, *Naval History in the Law Courts* (Londres, 1927), págs. 78-88; Clowes, *Royal Navy*, vi, págs. 363-71; Lloyd, *Navy and Slave Trade*, págs. 85-8.

23 Aberdeen para procuradores, 5 de fevereiro de 1846, F. O. 83/2353. Em 27 de março de 1847 e 10 de setembro de 1847, Palmerston solicitou uma resposta à nota de Aberdeen. Finalmente, em 15 de outubro de 1847, ele foi informado de que o relatório estava pronto, mas que seria desejável uma reunião prévia. Palmerston reuniu-se com os procuradores em 22 de outubro. Subseqüentemente, resolveu que o relatório, no qual, é razoável supor, a procuradoria, no mínimo, expressava dúvidas sobre a validade do seu parecer anterior, podia "esperar por enquanto". Memorando de Palmerston, 23 de outubro de 1847, F. O. 83/2354. Nenhum relatório escrito dos procuradores foi localizado.

24 Palmerston para Hudson, 5 de janeiro de 1847, Broadlands MSS, GC/HU/43.

25 Palmerston para Hudson, nº 1, 13 de janeiro de 1847, F. O. 84/677; cf. declaração na Câmara dos Comuns, em 8 de março de 1847, Hansard, xc, 1.023.

Lei, passada pelo Parlamento, do que de um tratado": ela não colocava restrições às operações da Marinha contra o comércio de escravos e decisões "justas e imparciais" em favor da condenação de navios capturados eram mais prováveis nos tribunais marítimos britânicos do que jamais poderiam ser nos tribunais de comissões mistas. Por sua parte, Palmerston estava "bem satisfeito em permanecer como estamos".[26] Por outro lado, como o Governo brasileiro tinha objetado tão energicamente à Lei e o Governo britânico não queria perpetuar desnecessariamente uma fonte de atrito entre os dois países, estava disposto a aceitar no seu lugar um tratado *eficiente* contra o comércio de escravos; mas teria de ser, insistia ele, um instrumento semelhante em todos os pontos importantes àquele assinado por Portugal em 1842, em troca da revogação parcial da Lei de 1839, e teria de ser assinado e ratificado antes que quaisquer passos pudessem ser dados para suspender a aplicação da Lei Aberdeen.[27]

Em fevereiro de 1847, José Marques Lisboa enviou a Palmerston um projeto de tratado que tinha sido redigido por Limpo de Abreu quando ele era ministro dos Negócios Estrangeiros e submetido em caráter particular à consideração de Aberdeen, que Lisboa acreditava ter a aprovação do sucessor de Limpo de Abreu, o Barão de Cairu (Silva Lisboa).[28] Sugeria, por exemplo, que enquanto navios brasileiros que estivessem carregando escravos, que os tivessem acabado de desembarcar ou que levassem todos ou um número significativo de artigos de equipamento estariam sujeitos a busca e captura, se deixaria absolutamente claro, para proteger o livre movimento de súditos brasileiros e seus bens entre portos brasileiros, que navios de patrulha britânicos não poderiam revistar ou capturar embarcações brasileiras em portos ou ancoradouros do Brasil, ao alcance das baterias de costa ou em águas territoriais (isto é, a três milhas da costa brasileira), exceto quando autoridades brasileiras solicitassem a sua assistência. Novamente se sugeria que todas as embarcações capturadas que se soubesse terem sido autorizadas a sair de um porto brasileiro fossem levadas perante a comissão mista do Rio de Janeiro e que houvesse o direito de recurso ao Rio em todos os casos

26 Palmerston para Hudson, 5 de janeiro de 1847.

27 Palmerston, nº 9, 13 de agosto de 1846; Hansard, xc, 1023 (8 de março de 1847).

28 Anexo a Lisboa para Aberdeen, 3 de julho de 1846, B.M. Add. MSS 43124, e Lisboa para Palmerston, 10 de fevereiro de 1847, F. O. 84/677.

de decisões de outras comissões mistas, com sede em Demerara e no Cabo (omitia-se deliberadamente Serra Leoa). Uma comissão mista devia ter o direito de emitir títulos pagáveis à vista, contra o governo pertinente, para cobrir custos e danos resultantes de "detenções arbitrárias e ilegais", e se propunha que o Governo britânico deveria comprometer-se a pagar as indenizações já reclamadas por súditos brasileiros por perdas resultantes de atos arbitrários anteriores de navios de patrulha britânicos. Finalmente, o projeto de tratado de Limpo de Abreu continha uma proposta inteiramente nova: o tratado expiraria "no momento em que o Governo brasileiro pudesse estabelecer e manter na costa da África uma força naval suficiente, com navios completamente preparados e equipados para a efetiva repressão do comércio de escravos" – ou ao cabo de dez anos. Palmerston não estava disposto a entrar em negociações sobre a base de tal projeto, até porque não tinha vindo oficialmente do Governo brasileiro, embora, como reflexo do pensamento brasileiro de então sobre a questão do tratado, ele o achasse merecedor de estudo, e pormenorizou suas objeções a ele.[29] Em primeiro lugar, opunha-se à omissão de qualquer referência ao artigo 1 do tratado de 1826 e considerava imperativo que o Brasil não fosse liberado dos compromissos vigentes com a Grã-Bretanha de abolir o comércio de escravos e que a Grã-Bretanha não renunciasse a qualquer dos seus direitos vigentes de tratar como pirataria o comércio brasileiro de escravos. O artigo que estipulava áreas extensas dentro das quais os navios brasileiros não estariam sujeitos a busca e captura era, na opinião de Palmerston, "totalmente inadmissível"; ele tornaria as operações da Marinha britânica na costa do Brasil "inteiramente ineficazes". Era bastante, achava ele, estabelecer, como tratados anteriores o tinham feito, que navios em qualquer porto ou ancoradouro, ou ao alcance do tiro de canhão das baterias costeiras, não deveriam ser objeto de busca e captura. Insistia também, mais uma vez, que navios com *qualquer* artigo de equipamento a bordo, *um ou mais*, deveria estar sujeito a captura. Quanto ao pagamento de indenizações, era mais do que suficiente que cada país se comprometesse a compensar, no prazo de um ano, quaisquer reivindicações justificáveis. E como a maioria dos navios brasileiros era capturada na costa africana, seria não apenas inconveniente, mas freqüentemente desumano, mandá-los

29 Anexo a Palmerston para Howden, nº 1, 4 de junho de 1847, F. O. 84/677.

todos a julgamento no Rio de Janeiro; o verdadeiro objetivo do Governo brasileiro ao fazer tal recomendação, acreditava ele, era "aumentar as probabilidades de absolvição injusta". Finalmente, um período máximo de dez anos para a aplicação do direito de busca era totalmente fora de questão: "o governo de Sua Majestade não consentirá na revogação do tratado", escreveu Palmerston, "*até que seja abolida a escravidão no Brasil*; o tratado deve ser tão ilimitado na sua duração quanto o Ato do Parlamento que ele deve substituir".

No começo do ano, Lorde Howden tinha sido enviado em missão especial a Buenos Aires e Montevidéu, com instruções de prosseguir para o Rio de Janeiro para substituir Hamilton como ministro britânico. Em junho, Palmerston enviou-lhe uma cópia de um projeto de tratado contra o comércio de escravos que era essencialmente o mesmo que o tratado anglo-português de 1842, exceto por umas poucas mudanças menores e a inclusão, no preâmbulo, de uma referência às obrigações vigentes do Brasil, de conformidade com o tratado de 1826 e com a lei de 1831. Howden foi instruído no sentido de que, como o projeto nada continha que não fosse considerado pelo Governo britânico como "absolutamente essencial" para a efetiva supressão do comércio de escravos, nenhuma alteração seria permitida: "o tratado tem de ser adotado tal como, pelo projeto, se propõe que ele seja; e somente nessas condições o governo de Sua Majestade recomendará ao Parlamento a revogação da Lei de 1845".[30] Também se instruíu Howden a reabrir negociações de um tratado comercial (as negociações que tinham sido abertas pouco depois da expiração do velho tratado, em novembro de 1844, tinham sido suspensas em julho de 1845, quando o Governo brasileiro foi informado da natureza do projeto Aberdeen contra o comércio de escravos). A opinião de Palmerston era de que a Grã-Bretanha podia passar muito bem sem um tratado comercial – o comércio britânico não tinha sofrido desde 1844, mesmo como resultado da Lei Aberdeen, e havia muito menos probabilidade de direitos retaliatórios contra produtos manufaturados britânicos agora que os direitos sobre o açúcar tinham sido reduzidos – mas a longo prazo poderia valer a

30 Palmerston, nº 1, 4 de junho de 1847. John Hobart Caradoc, 2º Barão Howden, esteve em Buenos Aires, maio-junho de 1847, e Montevidéu, agosto de 1847; foi ministro no Rio de Janeiro de agosto de 1847 a abril de 1848.

pena ter a proteção que um tratado ofereceria aos seus interesses econômicos.[31]

Quando Lorde Howden chegou ao Rio de Janeiro, encontrou, como tantos dos seus predecessores, um considerável sentimento antibritânico – e não apenas por causa dos esforços da Grã-Bretanha para suprimir o comércio de escravos, os quais, como Hudson reconhecera, estavam "interferindo visivelmente com o pão de cada dia de todos os seres humanos da capital".[32] A hostilidade à Grã-Bretanha surgia também, recordou Howden mais tarde, por causa "do tom que a sua indiferença pelos próprios compromissos nos [tinha] obrigado a assumir em relação a eles: são orgulhosos e sensíveis como todas as colônias sul-americanas que recentemente assumiram suas nacionalidades"; a Lei Aberdeen em particular, achava ele, tinha "ofendido sua nacionalidade", e, na sua opinião, "eles a detestam ainda mais por esse motivo do que pela obstrução que causa ao comércio de escravos".[33] Pouco antes da sua chegada, tinha havido novas mudanças ministeriais no Brasil, e sabia-se que dois membros do Gabinete de maio de 1847 (liderado por Manuel Alves Branco), o ministro dos Negócios Estrangeiros, Saturnino de Sousa e Oliveira, e o ministro da Marinha, Cândido Batista de Oliveira, estavam particularmente ansiosos por chegar a um entendimento com a Grã-Bretanha sobre a questão do comércio de escravos[34]. As probabilidades de uma solução, porém, não eram boas. "Aqui, a sua Lei", Howden escreveu em caráter particular para Aberdeen, "é o fim de qualquer tratado." Aparentemente, o Governo brasileiro não tinha qualquer intenção de conceder um tratado comercial até que se chegasse a um acordo sobre um tratado contra o comércio de escravos para substituir a Lei de 1845. E vários brasileiros eminentes, inclusive alguns dos adversários mais vocais do comércio de escravos, achavam que o Brasil devia recusar-se a abrir negociações sobre qualquer dos dois

31 Palmerston para Howden, nº 2, 4 de junho de 1847, F. O. 13/243. Para o aspecto comercial da missão de Howden, baseei-me muito na tese não publicada de A. J. Pryor "Anglo-Brazilian Commercial Relations", págs. 356-81.

32 Memorando de Hudson, 22 de junho de 1846, B.M. Add. MSS 43124.

33 P. P. 1850 (Lords), XXIV (35), Comissão Especial sobre o Comércio de Escravos da Câmara dos Lordes, par. 334-5.

34 Hudson para Palmerston, 25 de junho de 1847, Broadlands MSS, GC/HU/4; Howden para Palmerston, 10 de dezembro de 1847, Broadlands MSS, GC/HO/907; Howden para Aberdeen, 12 de dezembro de 1847, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers). Ver Pryor, *op. cit*, págs. 359-60; *História Geral da Civilização Brasileira*, II, ii, págs. 531-2.

tratados sem que, *primeiro*, a Lei fosse revogada. Além disso, para que as negociações relativas ao comércio de escravos tivessem qualquer possibilidade de êxito, a Grã-Bretanha teria de modificar as suas últimas propostas de tratado, aproximando-as das reivindicações brasileiras.[35]

Depois de aguardar durante vários meses, na vã esperança de que Saturnino e Cândido Batista pudessem convencer seus colegas de Gabinete, Lorde Howden, que nunca fora o mais paciente dos homens, resolveu que era hora de adotar uma linha mais dura. Em 23 de dezembro, ele submeteu à consideração oficial dois projetos de tratado – um comercial e outro contra o comércio de escravos. Se o Governo brasileiro insistisse em condicionar o tratado comercial a um acordo prévio sobre a questão do comércio de escravos e continuasse a exigir modificações ao projeto de tratado sobre o comércio de escravos, ele advertia que isso teria sérias conseqüências; havia na sua advertência a clara insinuação de uma possível ruptura de relações diplomáticas e uma mal disfarçada ameaça de que poderia ser necessário usar a força.[36] Seis semanas mais tarde, quando o Governo brasileiro ainda não tinha respondido, ele exigiu uma resposta imediata e inequívoca, caso o Governo desejasse evitar uma "colisão iminente" com a Grã-Bretanha; ele não estava disposto, disse, a tolerar a "maneira dilatória e arrastada" de tratar os assuntos que o Governo brasileiro estava habituado a adotar nas relações com seus predecessores – uma maneira "tão forte, tão lenta, às vezes tão inconsistente com o uso diplomático, freqüentemente tão desdenhosa na sua ineficiência e quase sempre tão insatisfatória".[37] A tática de Howden parece extraordinária à luz das repetidas declarações de Palmerston de que o tratado comercial não era absolutamente necessário à Grã-Bretanha e que o interesse do governo britânico por um tratado (sobre o comércio de escravos) "não ia além do desejo natural que temos de que nossas relações com o Brasil sejam postas numa situação

35 Howden para Aberdeen, 1 de março de 1848, B. M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers). Da mesma forma que Ouseley antes dele (ver capítulo 4, pág. 20, acima [os números das páginas referem-se ao texto inglês original], Howden achava que o suborno generoso de uns poucos poderia dar resultados. Todo homem no Brasil, inclusive membros do governo e da legislatura, era "venal por natureza e educação", declarou (Howden para Palmerston, 30 de setembro de 1847, Broadlands MSS, GC/HO/904).

36 Howden nº 51, 3 de dezembro, nº 53, 23 de dezembro, nº 55, 23 de dezembro, nº 58, 30 de dezembro de 1847, F. O. 13/246; Pryor, *op. cit.*, págs. 369-71.

37 Howden para Pimenta Bueno, 8 de fevereiro de 1848, A. H. I. 284/4/3.

mais próxima dos vínculos mútuos usuais entre estados amigos".[38] Ainda em outubro de 1847, Palmerston escrevera a Howden (como já dissera a Hudson), "prefiro a nossa Lei do Parlamento a qualquer tratado, e isso você pode dizer-lhes".[39]

No caso, Lorde Howden iria descobrir, como o fizera Henry Ellis cinco anos antes, que a situação no Brasil em meados do século XIX era muito diferente da que fora em 1810 e em 1825-7, quando Lorde Strangford, *Sir* Charles Stuart e Robert Gordon dispunham da "alavanca política" necessária para extrair dos governos português e brasileiro os tratados que a Grã-Bretanha exigia. Como o próprio Howden admitiu, o Brasil "nada espera e pouco teme da Inglaterra. O Brasil acredita que a Inglaterra gastou na Lei Aberdeen todos os seus poderes para o mal, e se mantém sombrio e imóvel diante da imposição ... Nunca o Brasil esteve mais surdo e nunca a voz da Inglaterra esteve menos apta a fazer-se ouvir".[40] Sem querer provocar uma ruptura com a Grã-Bretanha por causa da situação no rio da Prata, o Governo brasileiro estava, entretanto, disposto a tirar a máscara de Howden, contando que os interesses comerciais e financeiros britânicos no Brasil restringiriam o Governo de Sua Majestade, caso considerasse o uso da força. "O Ouro Inglês", acreditava Alves Branco, "sempre protegeria o Brasil contra o Ferro Inglês".[*41] Apoiado por uma maioria no Conselho de Estado, o Governo brasileiro (diferentemente do português em 1842) recusou-se, portanto, a negociar enquanto a Lei Aberdeen continuasse em vigor e, em todo caso, rejeitou os termos da Grã-Bretanha para um novo tratado contra o comércio de escravos. Em fevereiro, José Antônio Pimenta Bueno, que substituíra Saturnino como ministro dos Negócios Estrangeiros em conseqüência de séria enfermidade deste último (ele morreu em abril), devolveu a Howden os dois projetos de tratado, que

38 Palmerston para Howden, 2 de outubro de 1847, Broadlands MSS, GC/HO/955. Cf. Palmerston para Hudson, nº 9, 13 de agosto de 1846, F. O. 84/632; Hansard, xc, 1023, 8 de março de 1847; Palmerston para Howden, nº 1, 4 de junho de 1847, F. O. 84/677.

39 Palmerston para Howden, 2 de outubro de 1847.

40 Howden para Palmerston, 12 de novembro de 1847, citado em Pryor, *op. cit.*, pág. 366.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N.T.)

41 Citado em Howden para Palmerston, 1º de março, anexo a Howden para Aberdeen, 1 de março de 1848, B.M. Add. MSS 43124. Cf. opiniões de Honório em 1843, ver acima, capítulo 8, pág. 235 [O número da página refere-se ao texto inglês original].

ele ainda sustentava serem interdependentes.[42] Em março, uma mudança de governo trouxe Limpo de Abreu de volta ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, mas quando, na véspera da sua partida de volta à Grã-Bretanha, Howden fez uma última oferta para reabrir as negociações, Limpo de Abreu respondeu friamente que não tinha o menor desejo de negociar com Howden e que, no futuro, se propunha agir por intermédio do ministro brasileiro em Londres.[43] Lorde Howden deixou o Brasil no fim de abril de 1848, concluindo assim "uma tarefa muito desagradável e, posso acrescentar, inútil".[44] "[Os] brasileiros", escreveu a Aberdeen, "não estão absolutamente ansiosos (exceto por um tratado ineficiente sobre escravos) por fazer quaisquer arranjos ... com o objetivo de se livrarem da lei contra a qual reclamam."[45] Mais uma vez a Grã-Bretanha não tinha conseguido persuadir o Brasil a assinar nem um novo tratado comercial nem um novo tratado contra o comércio de escravos. Como Palmerston percebera, a preeminência comercial da Grã-Bretanha no Brasil não tinha sido adversamente afetada pela falta de um tratado comercial – as tarifas sobre produtos manufaturados britânicos permaneciam razoavelmente baixas e nada discriminatórias – mas daí em diante a posição da Grã-Bretanha dependeria menos de privilégio e preferência do que da sua continuada superioridade econômica sobre os seus rivais. O comércio brasileiro de escravos já estava virtualmente suprimido (embora só depois de ter alcançado níveis sem precedentes) quando finalmente foram reabertas em Londres as negociações para um novo tratado contra aquele comércio.[46] No caso, jamais se firmou um novo tratado e a Lei Aberdeen só foi afinal revogada muitos anos depois de o comércio de escravos ter sido extinto.

Enquanto isso, os navios de guerra britânicos em serviço de patrulha contra o comércio de escravos dispuseram de poderes mais amplos do que nunca: eles podiam capturar navios de escravos tanto brasileiros como "apátridas" (estes últimos geralmente portugueses e,

42 Pimenta Bueno para Howden, 19 de fevereiro, anexo a Howden, nº 7, 20 de março de 1848, F. O. 84/725.

43 Howden para Palmerston, Londres, 8 de junho de 1848, Broadlands MSS, GC/HO/911; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (maio de 1848).

44 Howden para Palmerston, 8 de junho.

45 Howden para Aberdeen, 1º de março.

46 Ver adiante, capítulo 13, págs. 369-70 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original].

depois da aprovação pelas Cortes espanholas, em março de 1845, de uma legislação mais estrita contra o comércio de escravos, espanhóis)[47] em qualquer lugar em alto-mar e em qualquer estágio da sua viagem. Além disso, durante o período de 1845-50, a esquadra britânica na costa ocidental da África, que tinha sido consideravelmente reforçada em 1844, nunca dispôs de menos de vinte e seis navios – em 1847, tinha trinta e dois navios – e, além da nau-capitânia *Penelope*, geralmente incluía meia dúzia de outros barcos a vapor.[48] O período posterior a 1845 foi de longe o mais bem sucedido de que a Marinha britânica jamais desfrutara. Em pouco mais de cinco anos, navios da estação da África ocidental, juntamente com aqueles da estação do Cabo que às vezes estavam disponíveis para tarefas de repressão ao comércio de escravos na costa oriental da África, capturaram, somente envolvidos no comércio brasileiro de escravos, quase 400 navios – 27 durante o último trimestre de 1845; 49 em 1846; 78 em 1847; 90 em 1848; 54 em 1849; 80 em 1850 –, além de muitos outros no tráfico para Cuba.[49] Os navios capturados eram despachados para julgamento pelos tribunais marítimos britânicos – mais da metade foi para Santa Helena, os demais, para Serra Leoa e o cabo da Boa Esperança. (A Lei Aberdeen completou assim o processo, começado em 1839, pelo qual o trabalho anteriormente empreendido por membros britânicos e estrangeiros dos tribunais de comissões mistas passou quase inteiramente às mãos dos supremos magistrados de colônias britânicas, na sua capacidade de juízes de tribunais marítimos britânicos.)[50] E com muito poucas exceções essas embarcações foram condenadas rapidamente e com um mínimo de alvoroço: num tribunal

47 Para as origens e aprovação da lei espanhola contra o comércio de escravos de março de 1845, que tinha sido prometida quando a Espanha e a Grã-Bretanha firmaram o tratado de junho de 1835 contra aquele comércio, ver David Robert Murray, "Britain, Spain and the slave trade to Cuba, 1807-1845" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1967), págs. 295-330, Arthur F. Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886* (Univ. of Texas Press, 1968), págs. 84-5. Naturalmente, a lei não pôs fim ao comércio de escravos para Cuba, embora ele tenha sido praticado menos amplamente durante uns poucos anos (Corwin, *op. cit*., págs. 88-9).

48 Lloyd, *Navy and Slave Trade*, Apêndice C; Bartlett, *Britain and Sea Power*, Apêndice II. Sobre a relevância da mudança da vela para vapor para a supressão do comércio de escravos, ver Lloyd, *op. cit*., págs. 126-9, e J. Holland Rose, *Man and the Sea* (Cambridge, 1935), capítulo 12.

49 Para casos levados aos tribunais marítimos britânicos no período 1845-50, ver, para Santa Helena, F. O. 84/651, 696, 738, 748, 776, 817; para Serra Leoa, F. O. 84/556, 619, 665-6, 712-13, 752, 788; para o Cabo, F. O. 84/284, lista de embarcações julgadas de agosto de 1839 a setembro de 1849.

50 Ver Bethell, *Journal of African History* (1966), pág. 92.

marítimo britânico não havia juiz estrangeiro presente para garantir fosse feita justiça – ou, como os britânicos argumentariam com base na sua experiência das comissões mistas, injustiça; muitos comerciantes sequer se davam ao trabalho de providenciar representação legal no tribunal, o que era geralmente considerado dispendioso e inútil, muito menos de apelar para o Superior Tribunal Marítimo, em Londres. E embora tivessem sido mantidos cônsules e vice-cônsules brasileiros em Santa Helena, Serra Leoa e no Cabo durante todo esse período, suas instruções eram apenas para protestar formalmente contra a ilegalidade da captura, sempre que navios brasileiros alegadamente envolvidos no comércio de escravos eram trazidos para julgamento. Quando em 1847, por exemplo, Saul Solomon, que a partir de agosto de 1846 atuou como cônsul brasileiro em Santa Helena (bem como cônsul de Hamburgo e Lübeck e agente comercial da França e da Holanda), foi solicitado por José Gregório Pereira, mestre do *Rolha*, a fornecer dinheiro para a sua defesa, Solomon sentiu-se obrigado a recusar, alegando que "esta é a ocupação de um cambista e não de um cônsul".[*51] O máximo que o Governo brasileiro jamais fez foi enviar ocasionalmente um navio a Santa Helena para transportar de volta ao Rio membros indigentes ou enfermos de tripulações de navios brasileiros condenados.

Apesar do número recorde de navios escravos capturados pela Marinha britânica e subseqüentemente condenados em tribunais marítimos – um número que, dez anos antes, teria provavelmente paralisado o comércio –, o tráfico de escravos para o Brasil não foi absolutamente esmagado. Ao contrário, durante a segunda metade dos anos quarenta, ele efetivamente excedeu todos os níveis anteriores. A razão foi o continuado desenvolvimento das fazendas na economia brasileira, em resposta à procura por produtos brasileiros na Europa e na América do Norte. A quantidade de café exportada no período 1846-50 foi 40% superior à do período 1841-5. As exportações de açúcar também cresceram e, como proporção das exportações totais, aumentaram de 22% (1841-5) para 28% (1846-50), em parte como resultado da

---

* Em português no original. (N. T.)

51 Solomon para Cairu, 6 de fevereiro de 1847, A. H. I. 263/2/9. No mesmo despacho, Solomon escreveu: "é inútil tentar fazer qualquer cousa aqui contra o julgamento". [Transcrição do texto português constante do original – N. T.]

abertura do mercado britânico depois da Lei do Açúcar de 1846.[52] Ao mesmo tempo, esquemas para a livre imigração de europeus brancos, tanto com apoio governamental como particulares, a exemplo daqueles do Senador Vergueiro, de São Paulo, não conseguiram suprir as fazendas brasileiras com a força de trabalho adicional de que precisavam.[53] A procura por escravos africanos (*instrumentos de trabalho*) não deu, portanto, sinais de arrefecer, e com os altos preços dos escravos – pelo menos até 1848-9 – o comércio tornou-se mais lucrativo do que nunca. Nada menos que 50.000 a 60.000 escravos foram importados anualmente no Brasil durante o período 1846-9.[54] Dois terços foram desembarcados ao longo de uma faixa de 200 milhas da costa brasileira ao norte e ao sul do Rio de Janeiro; os demais foram depositados no próprio Rio de Janeiro (onde em 1846 ainda era possível visitar abertamente leilões de escravos recém-importados),[55] na Bahia, cujo comércio aumentou regularmente durante a segunda metade dos anos quarenta, e ao sul de Santos, especialmente perto de Paranaguá.

Para eludir o sistema preventivo britânico, o comércio tornou-se mais altamente organizado do que nunca. "Todos os instrumentos desse comércio", recordaria mais tarde Lorde Howden, "[foram] levados a um grau de perfeição que é estarrecedor e que só o imenso lucro pode explicar."[56] Foram feitos estudos mais cuidadosos da movimentação dos navios de patrulha britânicos, já que mesmo uma esquadra de uns trinta navios não podia bloquear efetivamente todo o litoral ocidental e oriental da África onde se praticava o comércio de escravos. A esquadra britânica da África ocidental, agora sob o comando de *Sir*

---

52 Pryor, *tese*, págs. 388-93; Stanley J. Stein, *The Brazilian Cotton Manufacture, 1850-1950* (Harvard, 1957), pág. 7; Stein, *Vassouras*, pág. 53, Tabela 4; Furtado, *op. cit*., págs. 114-24; S. Ferreira Soares, *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no império do Brasil* (Rio de Janeiro, 1860), págs. 28-9, 45. Sobre os efeitos da Lei do Açúcar britânica, ver, por exemplo, S. Cave, *A Few Words on the encouragement given to Slavery and the Slave Trade by recent measures and chiefly by the Sugar Bill of 1846* (Londres, 1849) e H. V. Huntley, *Free Trade, the Sugar Act of 1846 and the Slave Trade* (Londres, 1849).

53 Sobre os esforços para estimular a imigração européia, ver Carneiro, *Imigração e Colonização no Brasil*, págs. 10-12. Também Djalma Forjaz, *O Senador Vergueiro* (São Paulo, 1924); Thomas Davatz, *Memórias de um colono no Brasil (1850)* ed. Sérgio Buarque de Holanda (São Paulo, 1941).

54 Ver Apêndice.

55 T. Ewbank, *Life in Brazil; or a journal of a visit to the land of the cocoa and the palm* (Nova York, 1856), pág. 284.

56 P. P. 1850 (Lords), XXIV (35), Comissão Especial da Câmara dos Lordes sobre o Comércio de Escravos, 1ª Relatório, depoimento de Howden, par. 301. Ver também, T. R. H. Thomson, *The Brazilian Slave Trade and Its Remedy* (Londres, 1850), págs. 19-24.

Charles Hotham, reduziu a sua própria efetividade ao retomar a tática do patrulhamento "ao largo da costa", em vez de bloquear pontos de embarque bem conhecidos e as embocaduras dos rios.[57] Esta tática lhe foi, porém, imposta pelo fato de os chefes africanos da costa da Guiné mais envolvidos no comércio de escravos (especialmente o rei de Daomé) se recusarem a assinar tratados contra aquele comércio com a Grã-Bretanha,[58] e na África portuguesa ao sul do Equador, onde o comércio brasileiro ainda era amplamente praticado, as autoridades só cooperarem intermitentemente; com efeito, em 1847, foi negado aos oficiais de marinha britânicos o direito de fazer capturas em águas territoriais da África portuguesa, mesmo ao longo daquelas partes da costa fora da área de efetivo controle lusitano.[59] Também ainda era verdade que, infelizmente, alguns dos navios mais lentos da Marinha terminavam seus dias em serviço de patrulha contra o comércio de escravos; a maioria deles, senão todos, certamente ficavam muito aquém do requisito de James Hudson de que fossem capazes de "saltar sobre a sua presa como galgos soltos da guia".[60] Os comerciantes, por sua vez, faziam uso crescente de veleiros rápidos, de fabricação americana, que podiam facilmente eludir os navios de patrulha. E mais para o fim de 1846 eles começaram a usar embarcações a vapor, cujos motores, observava acidamente Hudson, eram "os melhores que a Inglaterra podia produzir":[61] dizia-se que o *Teresa*, de propriedade de Tomás da Costa Ramos ("Maneta") e construído para carregar mais de mil escravos, fora o primeiro;[62] o *Serpente* e o *Providentia* mostraram-se os mais famosos e bem sucedidos. Alternativamente, os comerciantes usavam velhas embarcações com escassas condições de navegabilidade, que em último recurso eram descartáveis. Inevitavelmente, muitas das embarcações capturadas pela Marinha britânica caíam nesta categoria. Durante a segunda metade da década de 1840, houve um aumento chocante do número de navios de escravos que foram destruídos no local pelos seus captores.

57 Hotham para Almirantado, 17 de agosto, 5 de dezembro de 1848, F. O. 84/782. Ver também Lloyd, *op. cit*., págs. 119-22.

58 Ver K. Onwuka Dike, *Trade and Politics in the Niger Delta, 1830-85* (Oxford, 1956), págs. 81-96; Curtin, *Image of Africa*, págs. 466-8

59 Frere e Surtees (membros da comissão do Cabo) para Aberdeen, nº 8, 13 de janeiro de 1848 (Relatório relativo a 1847), F. O. 84/717.

60 Hudson para Palmerston, 24 de março de 1849, Particular, 84/767.

61 *Ibid.*

62 Rodrigues, *Brazil and Africa*, pág. 182.

Isto não se deveu apenas ao fato de os oficiais de marinha britânicos poderem agir de maneira mais arbitrária, já que os casos eram agora levados perante tribunais britânicos e não mistos e de, com o aumento do número de capturas, nem sempre se poderem dispensar tripulações de presa; era também verdade que um maior número de navios do que antes era considerado totalmente sem condições de empreender a longa viagem até o tribunal marítimo mais próximo. Há indícios de que muitas embarcações deste tipo eram usadas como chamariz, para distrair a atenção dos navios de escravos maiores, mais rápidos e mais caros, o que torna o número de capturas britânicas bem menos impressionante do que parece à primeira vista. Alguns dos comerciantes formavam associações que podiam mais facilmente sofrer perdas e continuar a segurar seus navios a taxas exorbitantes. Particularmente importante, muitos comerciantes brasileiros continuavam a fazer bom uso da bandeira americana, como tinham feito desde a segunda metade dos anos trinta.[63] Nos termos do tratado Webster-Ashburton, de 1842, os Estados Unidos eram obrigados a manter uma esquadra na costa ocidental da África. Ela consistia, entretanto, em não mais do que uma meia dúzia de navios e sua base era Porto Praia, nas ilhas de Cabo Verde, longe das áreas mais importantes para o comércio de escravos; poucos navios de patrulha americanos jamais se aventuraram até o Congo ou Angola. Além disso, os oficiais de marinha americanos não tinham nenhuma confiança em que quaisquer navios de escravos que capturassem fossem condenados em tribunais americanos. A patrulha americana contra o comércio de escravos na costa da África sempre foi, portanto, um "simulacro de patrulha".[64] Ao mesmo tempo, o governo dos Estados Unidos continuava a negar aos navios de guerra britânicos o direito de abordagem e busca em relação a embarcações suspeitas de comerciar em escravos, que arvorassem o pavilhão americano. Conseqüentemente, a proporção de escravos desembarcados no Brasil de navios que eram ou tinham sido ou estavam fingindo ser americanos aumentou consistentemente durante a segunda metade da década de quarenta, de 20% em 1848 (em si um número digno de nota) para quase 50% em 1850.[65]

---

63 Ver acima, capítulo 7, págs. 189-93 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

64 Howard, *American Slavers and the Federal Law,* págs. 105-7; Soulsby, *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo-American Relations*, págs. 130-7.

65 Howard, *op. cit.,* págs. 46, 282, e Apêndice G.

Do outro lado do Atlântico, na costa brasileira, era pequena a probabilidade, durante esse período, de navios de escravos serem impedidos pela Marinha britânica de deixarem portos brasileiros ou de barcos que voltassem ao Brasil tendo conseguido eludir a esquadra da África ocidental serem impedidos de desembarcar seus escravos. Até 1849, todos os navios pertencentes à estação naval da costa sudeste da América, exceto um ou dois, estavam totalmente ocupados no rio da Prata. Quando, por exemplo, Lorde Howden chegou ao Rio de Janeiro, em agosto de 1847, não havia um único navio de patrulha britânico em toda a costa do Brasil e só um, o *Grecian*, quando ele partiu, em abril de 1848.[66] Não que as operações navais tivessem sido fáceis mesmo que mais navios estivessem disponíveis. Além dos muitos obstáculos encontrados pela Marinha britânica durante um período anterior das operações contra o comércio de escravos próximo da costa brasileira (1839-42) – inclusive oposição armada local e necessidade de evitar interferência desnecessária com o comércio de cabotagem legítimo e de mostrar algum respeito simbólico pela soberania brasileira em águas territoriais[67] – as autoridades brasileiras agora consideravam que as tentativas da Marinha de reprimir o comércio de escravos de conformidade com a Lei Aberdeen eram completamente ilegais e, nas raras ocasiões em que um navio de escravos era capturado, recusavam-se a cooperar para provê-lo de água e mantimentos para a longa viagem até Santa Helena. No começo de 1848, as autoridades baianas foram mais longe e efetivamente ignoraram uma tentativa vinda de terra de recapturar o *Bela Miguelina*, que o *Grecian* tinha apreendido com 500 escravos.[68] No fim do ano, Hudson sentiu-se na obrigação de esclarecer o comandante-em-chefe, *Sir* Thomas Herbert (que estava em Montevidéu), que não se podia esperar das autoridades locais proteção contra ataques piratas: "Em certa medida, os portos do Brasil", escreveu ele, "não são os de uma potência amiga, mas sim, *hostil.*"[69]

Em março de 1845, além de se oferecer para negociar um novo tratado com a Grã-Bretanha, o Governo brasileiro anunciara que,

---

66 P. P. (Lords), XXIV (35), Comissão Especial da Câmara dos Lordes sobre o Comércio de Escravos. 1º Relatório, depoimento de Howden, par. 219.

67 Ver acima, capítulo 7, págs. 200-13 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

68 Howden para Palmerston, nº 17, 5 de maio de 1848, F. O. 84/725.

69 Hudson para Herbert, 4 de dezembro, anexo a Hudson nº 22, 16 de dezembro de 1848, F. O. 84/726.

daí em diante, as próprias autoridades brasileiras fariam esforços mais firmes para reprimir o comércio ilegal de escravos para o Brasil.[70] Pela maneira como o tráfico se expandiu na segunda metade da década de quarenta, é claro, porém, que não o fizeram. As administrações brasileiras durante o *qüinqüênio liberal* (1844-48) foram fracas e de curta duração – nenhum governo antes de 29 de setembro de 1848 foi suficientemente forte ou permaneceu no poder por tempo bastante para conceber e aplicar medidas impopulares contra o comércio de escravos – e embora houvesse ministros que genuinamente desejassem ver o fim do comércio de escravos, havia indubitavelmente um número maior que, como a maioria dos membros do Conselho de Estado, senadores e deputados, era positivamente favorável ao comércio (e em alguns casos, como fazendeiros e proprietários de escravos, estavam indiretamente envolvidos nele) ou então, atentos à sua importância para a economia brasileira, preferiam deixar as coisas como estavam. Como James Hudson lembrara a Lorde Plamerston em junho de 1846: *"O Brasil vive do trabalho escravo.* O governo se mantém com a receita diária das Alfândegas. O comércio exterior depende das exportações e elas não podem ser obtidas no momento, senão pelo mais caro de todos os sistemas de produção, o trabalho escravo."[71] Além disso, qualquer governo que tentasse reprimir o comércio de escravos teria de enfrentar não apenas fazendeiros sequiosos de novos suprimentos de escravos, mas também os próprios comerciantes, que na época constituíam um poderoso grupo de pressão. O comércio brasileiro de escravos tinha-se convertido num grande negócio, e comerciantes como Manuel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, que dez anos antes tinham ambos trabalhado em pequenas lojas de mantimentos, dispunham agora de enormes recursos financeiros e exerciam considerável influência política. Muitos observadores deram seu testemunho sobre a riqueza e o poder dos comerciantes de escravos no Brasil. "[Eles] são os nababos dos Brasis", escreveu T. Nelson, um oficial de marinha que serviu como cirurgião-chefe assistente no *Crescent*, no porto do Rio, no seu livro *Remarks on the Slavery and the Slave Trade of the Brazils* (1846), "eles formam a classe fascinante dos milionários

70 Ver acima, capítulo 9, págs. 248-9. [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]
71 Memorando de Hudson, 22 de junho de 1846, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers).

emergentes."[72] O ministro dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, Henry A. Wise, escreveu ao Secretário de Estado James Buchanan, em 1846:

> Só há três maneiras de fazer fortuna no Brasil – no comércio de escravos, explorando o trabalho escravo, ou numa casa de comércio de café. Só os comerciantes estrangeiros se dedicam a esta última, e para ser um "homem de conseqüência"brasileiro, todos têm de participar mais ou menos, direta ou indiretamente, das duas primeiras. E *todos os que são de conseqüência* participam de ambas. Aqui você tem de ser rico para ganhar com a agiotagem – e para ser rico é preciso estar envolvido no comércio de escravos. Os mercadores de escravos são, pois, os homens que estão no poder ou os que emprestam àqueles que estão no poder e os controlam pelo dinheiro. O próprio governo é, portanto, de fato, um comerciante de escravos, contra as suas próprias leis e tratados.[73]

Os negociantes são "tolerados, afagados, favorecidos, lisonjeados", escreveu Lorde Howden a Palmerston em março de 1848, " ... eles fazem o governo que os faz", e dois anos mais tarde disse à Comissão Especial da Câmara dos Lordes, "juntem uma dúzia de Rothschilds e verão como é diversificada a sua influência".[74]

Em janeiro de 1847, o Barão de Cairu, ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil (maio de 1846-maio de 1847) e ele mesmo contrário ao comércio de escravos por causa da sua extrema crueldade e porque temia que o Brasil ("este país justo") estivesse sendo entregue à África, disse a Hudson que ele francamente não via como qualquer governo brasileiro poderia aplicar a lei de 1831 ou qualquer outra legislação que visasse a suprimir o comércio de escravos. E

---

72 Nelson, *Remarks on Slavery and the Slave Trade*, pág. 64.

73 Wise para Buchanan, 9 de dezembro de 1846, citado em Rodrigues, *op. cit*., pág. 186.

74 Howden para Palmerston, 1 de março, anexo a Howden para Aberdeen, 1 de março de 1848, B.M. Add. MSS 43124 (Aberdeen Papers); P. P. 1850 (Lords), XXIV(35), Comissão Especial da Câmara dos Lordes sobre o Comércio de Escravos, par. 232. Sabe-se muito mais sobre o comércio brasileiro de escravos na costa ocidentalda África, especialmente em Whydah (Daomé), do que no Brasil. Ver, por exemplo, J. F. de Almeida Prado, *O Brasil e o Colonialismo Europeu* (São Paulo, 1956), págs. 115-226; Pierre Verger, *Les Afro-Américains: Influence du Brésil au Golfe du Bénin* (Ifan-Dakar, 1953); David A. Ross, "The Career of Domingo Martinez in the Bight of Benin, 1833-64", *Journal of African History*, vi (1965), págs. 79-90; Rodrigues, *op. cit*., págs. 177-9, 183. Sobre os negociantes de escravos no Brasil, ver relatório do informante "Alcoforado", outubro de 1853, A. N. IJ6-525 (resumido em Rodrigues, *op. cit*., págs. 179-82).

descrevia em termos extremamente vivos os seus próprios sentimentos de desânimo:

> Não sei de ninguém que o pudesse ou que o tentasse, e quando 99 homens em cada 100 estão envolvidos nele, como se pode fazer? ... O vício corroeu o próprio cerne da sociedade. Quem é tão reqüestado, quem é tão festejado nesta cidade quanto Manuel Pinto [da Fonseca]? Você sabe que ele é, por excelência, o grande comerciante de escravos do Rio. E no entanto, ele e dezenas de comerciantes de escravos menores vão à Corte – sentam-se às mesas dos cidadãos mais ricos e mais respeitáveis – têm cadeiras na Câmara como nossos Representantes e têm voz até no Conselho de Estado. Eles têm aumentado em vigilância, perseverança e audácia – aqueles que eles não ousam eliminar, compram. Ninguém ganha dinheiro tão facilmente ou o gasta tão prodigamente – o que eles tocam transforma-se em ouro. Levam tudo de roldão. Você conhece o horror pessoal que tenho por este maldito tráfico, mas com homens dessa espécie com que tratar, que vou fazer, que posso fazer? ... por onde começo? Com meus colegas, inútil. Com o Conselho, não me escutariam. Na Câmara, chamar-me-iam de traidor. Nas ruas, seria apedrejado. Não posso consentir em ser *O* Homem no Brasil de quem todos os seus compatriotas se afastariam com desprezo e aversão. *Não porei o guiso no gato.*[*][75]

Dezoito meses mais tarde, entretanto, uma minoria esclarecida e de visão no Gabinete Liberal de 3 de maio de 1848, de Francisco de Paula Sousa, no Senado e na Câmara estava ficando crescentemente preocupada com o número quase sem precedentes de africanos que estavam sendo importados no Brasil, dezenas de milhares de "selvagens ignorantes" – "milhares de defensores das instituições de Haiti",[*] como Lopes Gama os descrevia[76] –, talvez uns 150.000 durante os três anos desde a aprovação da Lei Aberdeen, todos legalmente livres, mas mantidos em escravidão. Como em outros períodos de importação excepcionalmente grande de escravos, o medo da "africanização" produziu alguma reação, ainda que passageira, contra o seu comércio, e como em 1835, à época da revolta de escravos na Bahia, a impressão de que o equilíbrio racial do Brasil estava sendo rompido – pondo, portanto, em perigo vidas e bens – foi reforçada pela descoberta, em Pelotas (Rio

* Traduzido para o português a partir do texto in glês da obra original. (N.T.)

75 Citado em Hudson para Palmerston, 12 de janeiro de 1847, Particular, F. O. 84/678. Cf. Henry A. Wise para Buchanan, 12 de abril de 1847, Manning, *Diplomatic Correspondence*, ii, pág. 380.

* Em português no original. (N. T.)

76 Parecer nº 93, Subcomissão de Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, 10 de agosto de 1846, A. H. I. 342/1/6.

Grande do Sul), em fevereiro, e em várias municipalidades da província do Rio de Janeiro, em julho, de planos bem estabelecidos de levantes armados de escravos.[77] Em meados de 1848 havia também maior preocupação do que antes com a captura de navios brasileiros pela Marinha britânica e seu julgamento em tribunais marítimos britânicos. Uma maioria do Conselho de Estado sempre tinha sido de opinião que se podia razoavelmente presumir que qualquer embarcação capturada perto da costa da África fosse culpada do comércio ilegal de escravos, não sendo, pois, merecedora de proteção. Enquanto a Marinha britânica concentrou as suas atividades no outro lado do Atlântico, os governos brasileiros não acharam demasiado difícil conviver com a Lei Aberdeen. Na verdade, como explicaria Lorde Howden, por muito que desejassem vê-la revogada, a maioria dos políticos brasileiros importantes definitivamente a preferiam à única alternativa disponível – um tratado contra o comércio de escravos nos termos ditados pela Grã-Bretanha:

> Sua ação é relativamente silenciosa, distante, poupa os ministros ... do opróbrio de firmar tratados com uma potência detestada como a Inglaterra, e do ônus de aplicar um tratado contra o comércio de escravos, caso tivessem um. Além disso, não evita em nada que os escravos venham para o Brasil ... e dá aos ministros e a todos os membros da Assembléia uma oportunidade para insultar os estrangeiros.[78]

No entanto, com o forte aumento do número de capturas britânicas e com a captura do *Bela Miguelina* na costa do Brasil, o primeiro em quase dois anos a ocorrer lá, houve uma mudança de opinião no sentido de que, como freqüentemente expressara Lopes Gama, permitir tal situação era o mesmo que o Brasil renunciar aos seus direitos de soberania; uma nação cuja bandeira não era universalmente respeitada em alto-mar e cujas leis eram aplicadas por agentes estrangeiros não podia de forma alguma considerar-se completamente independente.[79] E, fator de importância não desprezível, o Governo brasileiro estava

---

77 Morgan (Rio Grande do Sul) para Palmerston, 15 de fevereiro de 1848, F. O. 84/727; Howden nº 12, 20 de março de 1848, F. O. 84/725; relatório da comissão especial da Assembléia Provincial do Rio, 8 de julho de 1848, anexo a Hudson nº 7, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802.

78 Howden para Aberdeen, 1 de março de 1848, B. M. Add. MSS 43124.

79 P. ex., representação da Assembléia Legislativa da Baía à Câmara dos Deputados, de 31de julho de 1848, anexa a José Pedro dias de Carvalho (Ministro do Império) para Bernardo de Sousa Franco (Ministro dos Negócios Estrangeiros), 13 de setembro de 1848, A. H. I. 300/3/1.

ficando crescentemente preocupado com a situação no Rio da Prata, onde a independência do Uruguai e a integridade territorial do império brasileiro estavam sob constante ameaça de Rosas. Em caso de guerra com Buenos Aires, o Brasil precisaria da neutralidade benevolente – e preferentemente do apoio ativo – da Grã-Bretanha, e podia-se razoavelmente supor que isto só seria possível de conseguir com uma solução para a questão do comércio de escravos.

Assim, por vários motivos, a administração Paula Sousa estava chegando à conclusão de que era tempo de tomar algumas medidas positivas no sentido de refrear o comércio ilegal de escravos. Sabia, porém, que o poder dos fazendeiros na área rural era tal que não seria praticável aplicar simplesmente a lei vigente de novembro de 1831, que declarara livres todos os escravos que entrassem no Brasil e tornara tanto o importador como o comprador passíveis de punição. Decidiu, portanto, concentrar-se na efetiva supressão do comércio de escravos no mar e em pontos ao longo da costa brasileira nos quais os escravos eram realmente desembarcados e os navios de escravos equipados para o comércio; não se propunha qualquer ação depois que um carregamento de escravos tivesse sido desembarcado com êxito e transferido para o interior. O procedimento mais simples parecia ser o de ressuscitar o projeto do Marquês de Barbacena, de 1837, que proibira a importação de escravos no Brasil, tornara suscetíveis de confisco os navios equipados para o tráfico, bem como aqueles apanhados transportando escravos, impusera penas mais severas pelo transporte e a importação de escravos, oferecera maiores recompensas a informantes e captores, dispusera sobre a inspeção cuidadosa de todos os navios que entrassem ou saíssem de portos brasileiros e o pagamento de fiança por navios no comércio com a África – e ao mesmo tempo revogava a lei vigente de 1831.[80] "Espero que as medidas que estamos contemplando", disse Bernardo de Sousa Franco, ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, a Hudson, "provem a Lorde Palmerston que estamos de boa fé – que ele não mais precisará de navios de patrulha e que a" lei "será desnecessária".[81]

80 Para os termos do projeto de Barbacena de 1837, ver acima, capítulo 3, pág. 82. [O número de página refere-se ao texto inglês original.]

81 Hudson para Palmerston, 5 de agosto de 1848, Particular, F. O. 84/726.

No começo de agosto, produziu-se um acontecimento raro. Por pressão do ministro da Justiça, Antônio Manuel de Campos Melo, o presidente da Província do Rio de Janeiro enviou o chefe de polícia e um destacamento de tropas ao Saco de Jurujuba (Niterói), um dos mais notórios depósitos de escravos perto da capital, onde apreenderam quase cem escravos recém-importados.[82] Menos de um mês mais tarde, em 1 de setembro, Campos Melo reintroduziu na Câmara o projeto de Barbacena, de 1837. Ele tinha sido devidamente agilizado e emendado: brechas potenciais no artigo sobre equipamento, por exemplo, tinham sido apertadas e tanto os "principais" como os "cúmplices" em casos de comércio de escravos, mais claramente identificados; pela primeira vez, o comércio de escravos recebeu o estigma de pirataria, embora as penas permanecessem aquelas fixadas pela lei de 1831 e pelo Código Criminal; as recompensas foram aumentadas; os escravos libertados seriam reexportados à custa do estado e, no intervalo, mantidos fora do poder de particulares. Apesar da oposição em cada estágio de um debate que durou vários dias, todos os artigos foram finalmente aprovados, com exceção do 13º e último, aquele que procurava revogar a lei de novembro de 1831. Neste ponto, Gabriel José Rodrigues dos Santos (São Paulo), falando pelo Governo, persuadiu a Câmara a passar a sessão secreta porque o artigo 13 envolvia "graves questões de ordem internacional e interna".[*] Durante dois dias de atormentado debate (25-26 de setembro) a Câmara parece ter estado irremediavelmente dividida, como estivera doze anos antes, sobre se a lei vigente deveria ser mantida em vigor e aplicada juntamente com as novas medidas ou se deveria ser revogada. O primeiro curso de ação ameaçaria a "propriedade" dos homens mais influentes do país; o segundo enfraqueceria seriamente qualquer tentativa de suprimir o comércio de escravos e, na verdade, privaria de sua liberdade milhares de africanos – não apenas aqueles que já tinham sido importados ilegalmente, mas também aqueles que viessem a ser importados com

82 Hudson nº 8, 5 de agosto de 1848, F. O. 84/726; Eusébio de Queirós para Olinda, 24 de outubro de 1848, Reservado, A. H. I. 301/1/11; Olinda para Lisboa (Londres), nº 48, 26 de outubro de 1848, A. H. I. 268/1/17.

* Em português no texto original. (N. T.)

êxito no futuro.[83] Além disso, a revogação da lei de 1831 não podia deixar de irritar o Governo britânico. Como seu predecessor quando a questão foi levantada pela primeira vez, em 1837, Hudson já tinha protestado contra o projeto que, declarou ele, continha "o golpe mais mortífero jamais aplicado por um estadista brasileiro ao único remédio que a lei brasileira oferece ao escravo para afirmar seus direitos à liberdade ... em três curtas linhas [ele] condena à escravidão perpétua milhares de homens e seus descendentes sem uma esperança, sem uma possibilidade de que o seu destino seja mudado". A lei vigente, lembrou Hudson ao Governo brasileiro, presumia livre um escravo importado ilegalmente; o novo projeto o presumia escravo: era impossível e absurdo esperar que "um selvagenzinho falando uma espécie de dialeto de macaco" mandasse buscar na África a prova de que não tinha nascido escravo, mas sempre havia a possibilidade, embora pequena, de que ele pudesse algum dia no futuro estabelecer a sua importação ilegal no Brasil.[84] No caso, para apaziguar tanto quanto possível os interesses dos fazendeiros, o Governo manteve-se firme sobre a necessidade de incluir no projeto o artigo 13. No entanto, uma moção para adiar o voto sobre este artigo e, portanto, postergar uma decisão final até a sessão seguinte (marcada para começar em 1 de janeiro de 1850) foi aprovada por trinta e dois votos a vinte e nove. Foi uma vitória para os críticos mais esclarecidos do artigo final do projeto – mas também, e de importância mais imediata, para os opositores mais ferrenhos do projeto como um todo. A primeira tentativa de um governo brasileiro, em mais de uma década, de atacar frontalmente o problema do comércio ilegal de escravos tinha dado em nada. Em 29 de setembro de 1848, o governo Paula Sousa caiu, sendo substituído por uma administração conservadora liderada pelo Visconde de Olinda.[85] Esperava-se que o

83 *Anais do Parlamento Brasileiro: Câmara dos Deputados*, sessão de 1848, vol. ii, págs. 323-52, 407-12; Alves, R. I. H. G. B. (1914), págs. 234-6; Hudson nº 10, 12 de setembro, nº 11, 11 de outubro de 1848, F. O. 84/726; Olinda para Lisboa, nº 47, 14 de outubro de 1848, A. H. I. 268/1/17. Também lembranças de Eusébio de Queirós no seu discurso de 16 de julho de 1852 (*Anais*, sessão de 1852, vol. ii, págs. 241-58).

84 Hudson para Sousa Franco, 4 de setembro, anexo a Hudson nº 10, 12 de setembro de 1848, F. O. 84/726; Hudson para Palmerston, 12 de setembro de 1848, Particular, F. O. 84/726.

85 *História Geral da Civilização Brasileira* II, iii, pág. 12.

Sumário

novo governo fosse muito mais simpático aos interesses dos fazendeiros e, portanto, disposto a fazer vista grossa para o comércio ilegal de escravos – uma suposição razoável à luz do desempenho dos conservadores durante os anos 1837-9 e 1841-4.

Próxima página!

Sumário

. . . .

Capítulo XI

MUDANÇAS DE ATITUDE E DE PLANOS DE AÇÃO, 1845-1850

Como o comércio ilegal de escravos para o Brasil continuou a expandir-se durante toda a segunda metade da década de 1840, na ausência de qualquer medida preventiva realmente eficaz da parte das autoridades brasileiras e desafiando as medidas mais extremas até então adotadas contra ele pela marinha britânica, a oposição na Inglaterra àquilo que John Bright chamou "a extravagância caridosa [de Lorde Palmerston] para patrulhar as costas da África e do Brasil" ganhou força tanto dentro como fora do Parlamento. Foi na parte final da década anterior que uma certa insatisfação com as políticas britânicas tradicionais contra o comércio de escravos se manifestou pela primeira vez.[1] Tinha-se dado, porém, ao sistema preventivo britânico, consideravelmente reforçado e ampliado, um novo período no qual provar a sua eficácia. Se, entretanto, a sua razão de ser era a supressão do comércio ilegal de escravos através do Atlântico, ou no mínimo a sua substancial redução, não se podia mais, com o tráfico tanto brasileiro como cubano ainda florescentes, negar o seu fracasso – e havia sinais de uma crescente convicção de que ele devia, portanto, ser liquidado.

---

1 Ver acima, capítulo 6, págs. 152-4. [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

Página anterior!

Desde a sua fundação, em 1839, a British and Foreign Anti-Slavery Society, muito dominada pelos quacres, tinha sido contrária ao uso da força armada para a supressão do comércio de escravos e, conseqüentemente, não tinha qualquer simpatia pelos esforços de sucessivos governos britânicos, tanto *whig* como *tory*, contra aquele comércio. Embora a questão do uso da força contra o tráfico negreiro, bem como a do diferencial tarifário incidente sobre o açúcar produzido com o trabalho escravo, tivesse causado profundas divisões no movimento abolicionista, a política oficial daquela sociedade permaneceu a mesma durante os anos '40.[2] Em março de 1845 (antes que o comércio de escravos tivesse alcançado o seu ponto culminante), o veterano abolicionista Thomas Clarkson, então com oitenta e cinco anos de idade e presidente da Anti-Slavery Society, apresentara a Lorde Aberdeen, então secretário dos Negócios Estrangeiros, um notável memorial em que, depois de reafirmar os princípios pacifistas daquela sociedade, explicava porque considerava que as políticas até então seguidas para a supressão do comércio de escravos tinham fracassado e, mais importante, continuariam a fracassar. Em primeiro lugar, não havia qualquer esperança de negociar tratados abrangentes contra aquele tráfico com todas as potências estrangeiras nele envolvidas. Segundo, mesmo que o sistema de tratados vigente pudesse ser reforçado, a Grã-Bretanha nunca teria recursos navais suficientes para patrulhar efetivamente a vasta área no qual o tráfico era praticado. Terceiro, o objeto dos tratados seria inevitavelmente derrotado "ou por uma falta de cordialidade na sua execução ou pela positiva má fé das potências estrangeiras": na ausência de qualquer sentimento moral contrário a um comércio aparentemente necessário, nem acordos internacionais nem a legislação contra o comércio de escravos seriam aplicados. Quarto, enquanto continuasse a procura por escravos e os lucros derivados do seu comércio permanecessem altos, os esforços da Marinha seriam "continuamente superados pela astúcia, a fraude e a audácia dos traficantes de escravos". O conselho de Clarkson ao governo era, portanto, de abandonar as políticas existentes

2 Para uma discussão de algumas das questões que dividiram os abolicionistas britânicos durante a década de 1840, ver, por exemplo, Elsie I. Pilgrim, "Anti-Slavery Sentiment in Great Britain, 1841-54" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1952), e Duncan E. Rice, "Critique of the Eric Williams Thesis: The Anti-Slavery Interest and the Sugar Duties, 1841-53", em *The Transatlantic Slave Trade from West Africa* (Edinburgh, 1965), págs. 44-60.

e, em vez delas, dirigir as suas energias, a exemplo da Society, contra o próprio sistema, pela "criação, onde ele não exista, e pela promoção, onde dele se percebam as sementes, de um senso de humanidade e retidão moral". Clarkson concluía que só pela total abolição da escravidão nas Américas se poderia aniqüilar o comércio de escravos. "Destrua a demanda daqueles que têm escravos", argumentava, "e não mais haverá um tráfico praticado para suprir necessidades que já não existirão."[3]

O ataque aos métodos há muito estabelecidos da Grã-Bretanha para suprimir o comércio internacional de escravos foi assumido na Câmara dos Comuns, numa frente muito mais ampla, pelos partidários radicais do livre comércio, então liderados nessa luta por William Hutt, deputado por Gateshead, e Thomas Milner Gibson, deputado por Manchester. Sua tese era que, como os esforços da Grã-Bretanha, durante um período de oito anos, tinham-se mostrado completamente ineficazes, era inútil perseverar neles. Nem "dez homens saídos do hospício", declarou Hutt em fevereiro de 1848, acreditavam ainda que leis, tratados e navios de guerra podiam suprimir um comércio tão lucrativo, e conclamava o governo a abandonar o seu "sentido tolo e ignorante de humanidade" e "deixá[-lo] para uma autoridade mais alta ... o governo moral do mundo".[4] Muitos partidários do livre comércio pendiam para a opinião de Richard Cobden, expressa em 1842, de que o livre comércio e a paz internacional eram "uma única e mesma causa"[5] e, como a Anti-Slavery Society, opunham-se fortemente ao caráter belicoso da política britânica contra o comércio de escravos – descrita por Thomas Anstey, deputado radical por Youghall, como "pacificar a África fazendo a guerra contra o resto do mundo"[6] – bem como a muitos outros aspectos do "palmerstonianismo". A firme convicção de John Bright era que, em todo caso, era absolutamente impossível "coagir" uma nação

---

3 Clarkson para Aberdeen, 7 de março de 1845, F. O. 84/616. Cf. John Scroble (secretário, *Anti-Slavery Society*) para Peel, 12 de julho de 1845, B.M. Add. MSS 40570 (Peel Papers).

4 Hansard, xcvi, 1091-1101, 22 de fevereiro de 1848. Os adversários da política britânica podiam citar uma declaração que Russell (primeiro-ministro, 1846-51) fizera em 1839 (quando era secretário para Assuntos Coloniais): "reprimir o comércio internacional de escravos com uma guarda marítima não seria possível mesmo que toda a marinha britânica pudesse ser empregada para este fim. É um mal que nunca poderá ser adequadamente enfrentado por qualquer sistema de mera proibição e penalidades" (Russell para o Tesouro, 26 de dezembro de 1839, impresso em Thomas Fowell Buxton, *The African Slave Trade and its Remedy* (2ª ed., Londres, 1840), Apêndice F).

5 Citado em Oliver Macdonagh, "The Anti-Imperialism of Free Trade", *Economic History Review*, 2ª ser. xiv (1962), pág. 492.

6 Hansard, civ, 789, 24 de abril de 1849.

livre e independente como o Brasil a suprimir um comércio que ela considerava necessário à sua sobrevivência econômica.[7] Da mesma forma, os livre-cambistas conseguiam aduzir razões mais concretas para a Grã-Bretanha abandonar o seu papel autodesignado de polícia de repressão do comércio de escravos. Em primeiro lugar, ele se estava mostrando crescentemente oneroso. A possibilidade de uma economia nas despesas governamentais tinha grande atrativo para aqueles, como Cobden, Bright, Hume e Molesworth, cujo lema era "compressão" e que, de maneira mais geral, já estavam procurando refrear os gastos navais pela redução do que consideravam uma marinha demasiado grande para tempos de paz: o dinheiro economizado na esquadra da África ocidental poderia ser mais bem gasto no próprio país – ou, melhor ainda, não ser gasto de todo.[8] Outra crítica, talvez mais efetiva, ao sistema de prevenção do tráfico de escravos era que ele tinha um efeito adverso sobre o comércio exterior da Grã-Bretanha. Representantes dos distritos eleitorais do norte e do centro do país, especialmente Milner Gibson, Cobden e Bright, expressavam a ansiedade que a constante deterioração das relações anglo-brasileiras despertava nos industriais e comerciantes de Manchester, Liverpool, Glasgow e outros lugares, que tinham interesse no importante e crescente comércio com o Brasil.[9] Um dos dois maiores obstáculos à melhora das relações com o Brasil – os direitos diferenciados sobre o açúcar – tinha sido removido. Por que não livrar-se da Lei Aberdeen e das esquadras de repressão ao comércio de escravos? Não é que os partidários do livre comércio desejassem ver aquele comércio florescer (embora alguns dos mais doutrinários dentre eles chegassem ao ponto de argumentar que não se deviam erguer quaisquer barreiras artificiais ao livre movimento de bens, inclusive escravos). Era simplesmente que eles acreditavam que o tráfico devia e podia ser suprimido por outros meios. Diversas linhas de argumentação eram usadas, nenhuma delas particularmente convincente: propaganda contra a escravidão e "pressão moral", sozinhas, acabariam por produzir no Brasil um clima de opinião mais favorável à abolição; permitir que o comércio de escravos prosseguisse sem restrições por um período curto produziria no Brasil uma saturação que inevitavelmente levaria a uma redução natural do comércio; por si só, o comércio legítimo com a África ocidental terminaria por solapar o

---

7 *Ibid,* 786.

8 Ver Bartlett, *Britain and Sea Power,* págs. 257-9, 268-9.

9 Ver A. Redford, *Manchester Merchants and Foreign Trade, 1794-1858* (Manchester, 1934), pág. 106.

comércio de escravos na sua fonte; a mão-de-obra livre nas Índias Ocidentais se mostraria mais produtiva do que o trabalho escravo e uma competição mais acirrada forçaria os plantadores de café e de açúcar do Brasil e de Cuba a se tornarem abolicionistas.

Paradoxalmente, havia também protecionistas e porta-vozes dos interesses das Índias Ocidentais no Parlamento que, tendo anteriormente apoiado a política de supressão do comércio internacional de escravos, tinham-se tornado agora seus críticos, irritados que estavam com a aprovação da Lei do Açúcar. Seu ponto de vista encontrava expressão em *The Times* (que apoiara a Lei Aberdeen, em 1845); num momento de restrições econômicas, declarava num editorial notável, a Grã-Bretanha não se podia permitir gastar 1 milhão de libras por ano "numa contrafação de filantropia ... fazendo de um lado do Atlântico o que deliberadamente desfazemos do outro ... encorajamos um comércio para nossa conveniência a fim de podermos apresentar como virtude o fingir que o estamos suprimindo ... somos hipócritas ou tolos".[10] Muitos plantadores das Índias Ocidentais – especialmente aqueles em colônias menos desenvolvidas, como Trinidad e Guiana Britânica, onde a mão-de-obra era extremamente escassa – acreditavam que a sua maior esperança de prosperidade econômica não consistia em contar com as esquadras preventivas para suprimir o comércio de escravos dos seus competidores – isso agora parecia inútil – mas em colocar-se, tanto quanto possível, em pé de igualdade com os seus rivais através da captação do trabalho de imigrantes livres da África, numa escala muito maior do que em qualquer época anterior (havia alguns que até advogavam a reabertura de um comércio de escravos regulamentado, sob controle britânico). E eles acreditavam que isso seria facilitado pela retirada da esquadra da África ocidental. Mais uma vez, *The Times* falou por eles:

> Se aplicássemos nosso dinheiro e navios na compra de 50.000 negros por ano na costa da África e os desembarcássemos livres em nossos portos nas Índias Ocidentais, isso serviria muito mais à prosperidade das nossas Ilhas e à supressão do comércio de escravos do que têm feito todos os nossos assentamentos e navios de patrulha, com o saldo das despesas muito a nosso favor.[11]

10 *The Times*, 19 de março de 1850.

11 *The Times*, 5 de fevereiro de 1848, citado em Rev. George Smith, *The Case of our West African settlements fairly considered* (Londres, 1848), pág. 4.

Desconfortavelmente conscientes, porém, de que Jamaica e Barbados poderiam acabar arruinados pelo aumento da competição de Trinidad e da Guiana Britânica, tanto quanto pela de Cuba e do Brasil, aqueles que se preocupavam com o futuro das colônias de açúcar mais antigas das Índias Ocidentais continuavam a confiar mais na política existente de suprimir o comércio de escravos do que na imigração livre em larga escala. O lançamento, em 1849, em Kingston, Jamaica, de uma forte campanha conduzida por David Turnbull, antigo cônsul e superintendente de Africanos Libertados, em Havana, e juiz na comissão mista na Jamaica, serviu para ressaltar este ponto.[12] O pedido para a manutenção da esquadra da África ocidental também era formulado pela velha geração de abolicionistas da escola de Buxton – por exemplo, o Juiz Superior Denman, Lorde Brougham, Samuel Wilberforce (bispo de Oxford) e *Sir* Robert Inglis –, que não podiam concordar com o ponto de vista oficial da Anti-Slavery Society sobre a melhor maneira de suprimir o comércio de escravos, e pelos interessados no desenvolvimento e civilização da África, uma causa que voltou a atrair apoio crescente durante a década de 1840.[13] Em agosto de 1842, Lorde Palmerston declarara na Câmara do Comuns:

> Ninguém imagine que os tratados [sobre o comércio de escravos] ... têm valor apenas como meio de promover os grandes interesses da humanidade e por tenderem a livrar a espécie humana de um crime hediondo e detestável. Tal é, de fato, o seu grande objetivo e principal mérito. Mas, neste caso como em muitos outros, a virtude traz a sua própria recompensa; e se as nações do mundo pudessem extirpar este tráfico abominável (e vastas populações da África ficassem livres para comerciar), o maior benefício comercial seria colhido não apenas pela Inglaterra, mas por todas as nações civilizadas que praticam o comércio marítimo. Indiretamente, esses tratados contra o comércio de escravos são, pois, tratados de incentivo ao comércio.[14]

E em 1849 ele novamente manifestou a sua convicção de que

> se o comércio de escravos pudesse ser inteiramente suprimido, haveria um grande incremento do comércio legítimo com a costa da África: os

12 Ver David Turnbull, *The Jamaica Movement for promoting the enforcement of the slave trade treaties and the suppression of the slave trade* (Londres, 1850).

13 Ver Philip D. Curtin, T*he Image of Africa. British Ideas and Action, 1780-1850* (Wisconsin, 1964); R. J. Gavin, "Palmerston's Policy towards East and West Africa, 1830-65" (tese de doutorado não publicada, Cambridge, 1960).

14 Hansard, lxv, 1251-2, (10 de agosto de 1842).

> nativos têm muita necessidade de mercadorias de que podemos supri-los e possuem amplos meios de pagar por elas com mercadorias de que precisamos.[15]

Finalmente, e de importância decisiva no debate sobre o futuro das políticas britânicas contra o comércio de escravos, os líderes tanto dos *whigs* como dos partidários de Peel – Palmerston, Russell, Peel, Aberdeen – estavam decididos a resistir a qualquer tentativa de enfraquecer – ou mais ainda de liqüidar – o sistema de supressão baseado nos tratados contra o comércio de escravos e no poder naval, com o qual eles e seus partidos estavam tão profundamente comprometidos. Chamados a justificar a sua confiança no sistema, sustentaram que, se o tráfico ainda não tinha sido completamente esmagado era apenas porque, apesar do progresso feito desde 1839, ainda não tinha sido possível colocar a força de polícia marítima da Grã-Bretanha em operação plenamente efetiva e submetê-la a uma experiência justa e prolongada. Tal como estava, o comércio tinha sido seriamente dificultado e era praticado em escala menos ampla do que teria ocorrido de outra maneira. Além do mais, estavam convencidos de que não se tinha ainda concebido maneira melhor ou mais rápida de acabar com o comércio de escravos e que se a Grã-Bretanha desistisse dos seus esforços neste estágio, quando (na sua opinião) o êxito completo estava ao alcance da mão, os traficantes seriam deixados na posse tranqüila da costa da África, o comércio africano legítimo sofreria e o comércio ilegal de escravos na realidade se expandiria, com vantagem adicional para os fazendeiros brasileiros e cubanos à custa dos seus rivais das Índias Ocidentais britânicas. Quanto ao argumento de que seria melhor que a Grã-Bretanha concentrasse seus esforços na abolição da escravidão na América, Lorde Canning, subsecretário dos Negócios Estrangeiros (1841-6) tinha a resposta: reagindo em nome de Aberdeen ao memorial de Clarkson de março de 1845, ele não negou que "privar os comerciantes de escravos do seu mercado pela emancipação geral da raça negra seria uma vitória mais elevada e meritória sobre eles do que qualquer uma que pudesse ser obtida pela força física", mas, acrescentava, "a influência de um país sobre as instituições domésticas de outro, quando tais instituições são reconhecidas e sustentadas por leis

15 Citado em Roger Anstey, "Capitalism and Slavery – a Critique", em *Transatlantic Slave Trade from West Africa*, pág. 27.

e estreitamente vinculadas aos hábitos e interesses do povo, não pode ser senão lenta e incerta". Muito melhor, achava ele, era lidar com o comércio de escravos no mar.[16] E poucos meses mais tarde, das fileiras da oposição, Palmerston, na sua maneira mais persuasiva, atacou de forma brilhante e sistemática as posições tanto da Anti-Slavery Society quanto de muitos dos partidários do livre comércio, dizendo na Câmara dos Comuns que se, por um lado, era indubitável e obviamente verdade que a escravidão era "a causa, o objeto e a finalidade do comércio de escravos" e que se ela fosse abolida em todo o mundo o tráfico necessariamente cessaria, era igualmente certo que aquele comércio era

> a raiz que dá vida, espírito e estabilidade à escravidão ... Procurem arrancar a vasta árvore viva cujas poderosas raízes estão forte, vigorosa, profundamente entranhadas no solo; ela frustrará seus maiores esforços; usem, porém, o machado contra a raiz, cortem o suprimento de nutrição, e a árvore adoecerá e decairá e vocês já não terão qualquer dificuldade em derrubá-la.[17]

Em julho de 1845, Milner Gibson tinha conseguido pouco apoio na Câmara dos Comuns para a sua oposição à passagem do projeto de Lorde Aberdeen, do qual tanto se esperava,[18] e quando, durante a mesma sessão, William Hutt lançara prematuramente a campanha parlamentar para a retirada da esquadra da África ocidental com uma moção que afirmava ter a política da Grã-Bretanha resultado em grande despesa e sérias perdas de vidas sem em nada mitigar os horrores ou diminuir a extensão do comércio de escravos, a Câmara suspendera os trabalhos, depois de um curto debate, com apenas vinte e nove deputados presentes.[19] No entanto, em março de 1848, menos de três anos mais tarde, quando o comércio brasileiro de escravos alcançava novas alturas, Hutt forçou o voto de uma moção semelhante e, embora derrotado por ampla margem, oitenta deputados foram pela retirada da esquadra.[20] Em abril de 1849, a própria Lei Aberdeen – "uma agressão ao Brasil – injusta, impolítica

16 Lorde Canning para Clarkson, 20 de março de 1845, F. O. 84/615.

17 Hansard, lxxxii, 143-4, 8 de julho de 1845.

18 Ver acima, capítulo 9, págs. 261-3 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

19 Hansard, lxxxi, 1156-72, 24 de junho de 1845; W. L. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade 1839-1865* (Londres, 1929), págs. 88-9.

20 Hansard, xcvii, 1004-6.

e destrutiva dos objetivos para os quais ela foi declaradamente concebida", como Milner Gibson persistia em chamá-la – foi atacada. Trinta e quatro deputados, inclusive Cobden e Bright, apoiaram na Câmara dos Comuns uma moção pela sua revogação, mas foram facilmente derrotados por uma maioria de 103.[21]

Em 1848, entretanto, a dúvida e a ansiedade públicas que se tinham manifestado sobre a questão do comércio de escravos foram suficientes para que a Câmara dos Comuns estabelecesse, sob a presidência de Hutt, uma comissão especial para examinar como melhor se poderia suprimi-lo e, especialmente, se os métodos usados pela Grã-Bretanha contra aquele comércio tinham conseguido reduzi-lo ou pelo menos contê-lo – ou, como *The Times* sucintamente colocava, se "a diferença entre o que o comércio de escravos é atualmente e o que seria se a nossa esquadra fosse retirada vale o custo de mantê-la onde está".[22] No ano seguinte, a Câmara dos Lordes criou a sua própria comissão especial sobre o comércio de escravos, sob a presidência do bispo de Oxford. Ambas as comissões foram renomeadas por uma segunda sessão e uma série de testemunhas – ministros, deputados, diplomatas e cônsules, funcionários coloniais, oficiais de marinha, fazendeiros das Índias Ocidentais, comerciantes envolvidos no comércio com a África ocidental, missionários africanos, até um antigo comerciante de escravos – passaram por elas, e seus depoimentos, refletindo toda a gama de atitudes britânicas em relação ao tráfico de escravos e à sua supressão, forneceram material para todo e qualquer argumento. Nenhum veredicto definido emergiu quer em favor dos "coercionistas" quer dos "anticoercionistas" (para usar as expressões úteis de W. L. Mathieson). Enquanto, porém, os relatórios da comissão dos Lordes apoiavam firmemente a política do governo, o primeiro relatório da comissão da Câmara dos Comuns, publicado em agosto de 1848, era hesitante e continha várias conclusões frontalmente contraditórias; posteriormente, em junho de 1849, a comissão aceitou uma série de recomendações favoráveis à retirada da esquadra

21 Hansard, civ, 806-7.

22 *The Times*, 24 de outubro de 1849.

da África ocidental, embora só depois de o presidente (Hutt) ter usado o seu voto de Minerva.[23]

Estava-se tornando cada vez mais claro para os partidários do sistema preventivo britânico que, para reduzir e finalmente destruir o tráfico internacional de escravos em vez de meramente obstruí-lo, seria preciso adotar novas medidas, que reforçassem aquelas já em uso. Mas que medidas restavam ainda por tomar? Durante o debate público sobre a questão do comércio de escravos que teve lugar durante a segunda metade dos anos '40, fizeram-se várias sugestões; todas, porém, apresentavam dificuldades. Havia ainda, por exemplo, aqueles que advogavam a exclusão do mercado britânico de todo produto do trabalho escravo. Na verdade, o próprio primeiro-ministro, Lorde John Russell, considerou suspender a Lei do Açúcar e restabelecer os direitos diferenciais até que o comércio de escravos para Cuba e para o Brasil tivesse sido suprimido. Mas a percepção de que tanto os *whigs* como os partidários de Peel estavam agora comprometidos com o livre comércio e que tal proposta teria pouco apoio obrigou-o a abandonar a idéia.[24] Outra sugestão foi despachar uma esquadra ainda maior e mais rápida para a costa ocidental da África: como Palmerston dissera em 1845, "a menos que as costas sejam guardadas por policiais que possam correr em vez de velhotes, não podemos esperar ter êxito ... temos, portanto, de recorrer à nova polícia".[25] Mas uma força de considerável tamanho, incluindo vários navios a vapor, já estava em posição na costa, e havia um limite para o número de barcos disponíveis para o serviço de repressão ao comércio de escravos. Oficiais de marinha experientes, como Joseph Denman e Henry Matson, inclinavam-se por uma política mais rigorosa de destruir barracões de escravos na costa

23 A comissão da Câmara dos Comuns produziu quatro relatórios em 1848 e dois em 1849: P. P. 1847-8, xxii (272), (366),(536), 632); P. P. 1849, xix (309), (410). A comissão da Câmara dos Lordes produziu um relatório em 1849 e um em 1850: P. P. (Lords) 1849, xviii (32); P. P. (Lords) 1850, xxiv (35). Os depoimentos de Palmerston, Denman, Matson, Howden, Hotham, Lushington, Bandinel, Ouseley e muitos outros a essas comissões constituem uma das fontes mais valiosas para a história da política britânica em relação ao comércio de escravos no século XIX. Para uma seleção dos numerosos livros e panfletos sobre a questão do comércio de escravos que apareceram na segunda metade da década de 1840, ver Bibliografia. Ver também Mathieson, *op. cit.*, págs. 85-113; Curtin, *op. cit.*, págs. 341 (nº 53), 444-8; Lloyd, *Navy and the Slave Trade*, págs. 104-14.

24 Russell para Palmerston, 24 de novembro de 1849, 22 de janeiro de 1850, Broadlands MSS GC/RU/306, 312.

25 Hansard, lxxxii, 155, 8 de julho de 1845.

africana.[26] Mas isso também suscitava dificuldades: mesmo onde os chefes africanos podiam ser persuadidos a cooperar, podiam surgir complicadas questões de direito internacional – como o incidente de Gallinas tinha mostrado claramente.[27] E em todo caso, eram territórios portugueses ou reclamados por Portugal ao sul do Equador que ainda supriam a esmagadora maioria de escravos para o Brasil. A Grã-Bretanha estava disposta a entrar em guerra com Portugal para suprimir o comércio de escravos? Um tratado efetivo sobre direito de busca com os Estados Unidos, argumentavam outros, aumentaria consideravelmente o poder da esquadra da África ocidental, mas no passado as negociações sempre tinham fracassado e não havia motivo para achar que elas agora seriam bem sucedidas. Particularmente persistente era a reivindicação de tratamento mais severo para aqueles envolvidos no tráfico. O crime, argumentavam alguns dos adversários do comércio de escravos, não se prevenia pela presença da polícia, mas pelo medo da punição que seria infligida caso se detectassem violações da lei. De acordo com as disposições da Lei Aberdeen, os tribunais britânicos não tinham o direito de julgar e punir pessoas encontradas a bordo de navios brasileiros capturados e os traficantes de escravos se expunham apenas a perdas pecuniárias, que eles podiam perfeitamente suportar, pelo que era freqüente os mesmos homens serem presos repetidas vezes. Em março de 1848, Lorde Palmerston, que em 1846 se tornara novamente secretário de Negócios Estrangeiros, declarou à comissão especial da Câmara dos Comuns: "Acho que eles [os traficantes brasileiros] deveriam ser punidos e gostaria que a lei nos desse o poder de puni-los", e em julho declarou que o Parlamento estaria plenamente justificado, de conformidade com o artigo 1 do tratado de 1826, em estender a Lei Aberdeen a súditos brasileiros se o Brasil não aplicasse a sua própria legislação.[28] Mas nada foi feito.

---

26 Ver depoimentos de Denman e Matson perante a Comissão Especial da Câmara dos Comuns; também J. Denman, *The Slave Trade, the African Squadron and Mr. Hutt's Committee* (Londres, 1850); H. J. Matson, *Remarks on the Slave Trade and the African Squadron* (Londres, 1848).

27 Ver acima, capítulo 7, págs. 185-6 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

28 P. P. 1847-8, xxii (272). 1º Relatório, par. 134; Palmerston para Hutt, 20 de julho de 1848, F. O. 96/30; Palmerston para Hudson, nº 10, 25 de agosto de 1848, F. O. 84/726. A punição de comerciantes brasileiros de escravos como piratas tinha sido muitas vezes defendida no passado: por exemplo, Weiss (Cônsul na Bahia) nº 5, 25 de fevereiro de 1830, F. O. 84/112; memorando de Ouseley, 24 de abril de 1838, F. O. 84/252; Macaulay e Doherty (Serra Leoa), Geral nº 111, 31 de dezembro de 1838, F. O. 84/231; Frere e Surtees (Cabo), nº 18, 25 de abril de 1844, F. O. 84/515; Jackson e Gabriel (Luanda), nº 9, 18 de fevereiro de 1847, F. O. 84/671.

Teria sido uma medida extrema e era duvidoso que mesmo o Brasil, que por necessidade tinha aturado tanto, permitisse a tribunais britânicos lidar sumariamente com súditos brasileiros.

Uma política mais realista freqüentemente advogada pelos "coercionistas" – e que tinha mais probabilidade de dar resultados imediatos – era a de ação naval do outro lado do Atlântico. Uma esquadra de repressão ao comércio de escravos mais ativa e mais forte na costa brasileira, argumentava-se, dificultaria seriamente o comércio brasileiro e poderia também obrigar as próprias autoridades brasileiras a tomar medidas decisivas para acabar com ele. Em fevereiro de 1847, por exemplo, John Hook, juiz britânico na comissão mista em Freetown, tinha defendido que se tomassem "algumas medidas ousadas" se o governo brasileiro não adotasse uma política mais rigorosa contra o comércio de escravos. "Eu colocaria uma *polícia militar* em toda a costa do Brasil", escreveu Hook. "Não ... iria imediatamente à guerra com o Brasil e assim, provavelmente, em doze meses daria um *fim definitivo* ao comércio de escravos."[29] Jackson e Gabriel, os membros britânicos do tribunal misto anglo-português de Luanda, insistiam em que "nenhuma força naval na costa ocidental da África, por numerosa que seja, será suficiente para suprimir o tráfico a menos que uma força correspondente, embora não deva ser uma importância tão grande, seja posicionada simultaneamente na do Brasil e a saída de embarcações dos seus portos, de novo estreitamente vigiada".[30] Os homens que estavam ou tinham recentemente estado no local, Lorde Howden e James Hudson, também argumentavam em favor de operações do lado brasileiro do Atlântico. Howden por achar que isso podia forçar os brasileiros a darem a cooperação que ele considerava essencial para que o comércio de escravos fosse suprimido, Hudson por acreditar que, bloqueando os principais portos do Brasil, uma esquadra maior poderia ela mesma reduzir substancialmente o tráfico.[31] James Bandinel, que tinha chefiado o Departamento de Comércio de Escravos do Foreign Office por mais de vinte e cinco

29 Hook para Stanley (*F. O.*), Geral nº 6, 9 de fevereiro de 1847, F. O. 84/665.

30 Jackson e Gabriel para Palmerston, nº 9, 14 de fevereiro de 1848, F. O. 84/719.

31 P. P. 1849 (Lords), xviii (32), Comissão Especial da Câmara dos Lordes, 1º Relatório, depoimento de Howden, 25 de abril de 1849, pars. 252-3, 266; Hudson para Palmerston, 4 de maio de 1847, Particular, F. O. 84/678; Hudson para Palmerston, 24 de março de 1849, Particular, F. O. 84767.

anos até a sua aposentadoria, em 1845, era outro dos que acreditavam que a força podia ter êxito contra o comércio de escravos, embora só se os navios de patrulha britânicos impedissem os navios de escravos de deixarem portos brasileiros e se fosse possível conseguir a cooperação das autoridades brasileiras; caso os brasileiros se recusassem a cooperar e continuassem a violar compromissos aceitos em tratado, Bandinel achava que a Grã-Bretanha tinha toda justificativa para "reparar a situação pelas armas".[32] *Sir* Charles Hotham, comandante-em-chefe da estação naval da África ocidental de outubro de 1846 a março de 1849, julgava as medidas em vigor contra o comércio de escravos "perfeitamente inúteis" e também advogava ação naval ao largo da costa brasileira. Mas estava igualmente convencido de que era essencial obter a cooperação do Governo brasileiro contra o tráfico – talvez mesmo permitindo que ele funcionasse sob estrita regulamentação por um período de poucos anos; caso contrário, ele concordava em que a Grã-Bretanha não tinha alternativa senão recorrer à guerra, embora pessoalmente relutasse em "acabar com a escravidão à custa da ruína de uma nação jovem e ascendente".[33]

O próprio Lorde Palmerston tinha freqüentemente sustentado que o comércio brasileiro de escravos só poderia ser substancialmente reduzido se, além de manter a esquadra da África ocidental, meia dúzia de navios de patrulha fossem mandados bloquear a costa brasileira ao norte e ao sul do Rio de Janeiro.[34] Ele pedia freqüentemente ao Almirantado que posicionasse mais navios lá, mas a resposta era sempre a mesma: era impossível mandar *novos* navios de patrulha para o Brasil e não se podia transferir embarcações da África por causa dos tratados da

32 P. P. 1847-8, xxii (272), Comissão Especial da Câmara dos Comuns, 1º Relatório, pars. 3278-85, 3322, 3333-7, 3387.

33 Hotham para Almirantado, nº 395, 5 de dezembro de 1848: "Remarks and Observations on the final extinction of the slave trade", F. O. 84/782; P. P. 1849, xix (309), Comissão Especial da Câmara dos Comuns, 1º Relatório, par. 508, 671, 714,725, 731; P. P. 1849 (Lords), xviii (32), Comissão Especial da Câmara dos Lordes, 1º Relatório, par. 1932.

34 Minuta de Palmerston, 22 de junho de 1847 (sobre Hesketh nº 4, 26 de abril de 1847) F. O. 84/679; minuta de Palmerston, 18 de setembro de 1849 (sobre membros da comissão mista do Cabo nº 18, 20 de julho de 1849) F. O. 84/755; P. P. 1847-8, xxii (272), Comissão Especial da Câmara dos Comuns, 1º Relatório, pars. 76, 80, 161. Palmerston tinha-se oposto à decisão de 1844 de concentrar na costa da África ocidental os esforços da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos; teria sido melhor, argumentara ele, bloquear o Rio de Janeiro e Havana por um curto período de tempo do que bloquear toda a costa da África (Hansard, lxxvi, 942, 945, 16 de julho de 1844).

Grã-Bretanha com a França e os Estados Unidos. Logo que a paz foi restaurada no Rio da Prata, porém, o Almirantado prometeu deslocar mais para o norte da costa, para serviço de repressão ao comércio de escravos, a esquadra lá estacionada e, ao mesmo tempo, substituir por barcos a vapor alguns dos seus navios menos úteis.[35] Palmerston tinha chegado também à convicção de que as medidas britânicas estavam destinadas a permanecer em grande parte ineficazes enquanto as autoridades brasileiras continuassem a dar proteção aos comerciantes de escravos: o tráfico só seria completa e definitivamente suprimido, acreditava ele, quando o Governo brasileiro cumprisse estritamente as obrigações que assumira por tratado.[36] Ele estava convencido de que o governo brasileiro poderia acabar com o comércio de escravos em seis meses se assim decidisse, mas claramente só o faria se a isso fosse compelido. Palmerston sempre achara que a lei que herdara de Aberdeen era uma medida menos drástica do que as circunstâncias justificavam e mais de uma vez ameaçara determinar que os oficiais de marinha tomassem medidas mais duras, especialmente na costa do Brasil.[37] Se o Brasil deixasse acumular uma "conta de ressentimentos", disse ele a James Hudson, em janeiro de 1847, em termos que recordam os que usara com referência a Portugal nos anos 1838-9, ele seria obrigado a "mandar um almirante britânico acertar a conta; nossa marinha precisa de exercício e prática em tempo de paz e o Rio serviria ... bem para esse fim".[38] Palmerston passou a achar que o meio mais eficaz de coagir o Brasil seria o bloqueio do Rio e da Bahia – e um bloqueio dirigido não apenas contra o comércio de escravos. Perguntado sobre a sua opinião, Hudson, num relatório de cinqüenta e quatro páginas, concordou que tal bloqueio seria praticável – "nenhum porto do mundo pode ser bloqueado tão facilmente quanto o do Rio" – e que interromper todo o comércio de importação e exportação nos principais portos do Brasil (ele preferia o bloqueio de toda a província do Rio, bem como de Santos e

35 Memorando do Almirantado, 28 de junho de 1847, F. O. 84/704; Almirantado para o Foreign Office, 31 de junho de 1847, F. O. 84/708; *Sir* Francis Baring (comandante-general da Armada) para Palmerston, 21 de maio de 1849, F. O. 84/767.

36 Hansard, xcvi, 1123, Câmara dos Comuns, 22 de fevereiro de 1848.

37 Por exemplo, Palmerston para Hudson, nº 1, 13 de janeiro de 1847 (ver acima, capítulo 10, pág. 276 [O número de página refere-se ao texto original inglês]; Hansard, lxxxii, 1060 (24 de julho de 1845) xc, 1023 (8 de março de 1847). Também Palmerston para Hudson, nº 6, 23 de abril de 1849, F. O. 84/765.

38 Palmerston para Hudson, 7 de janeiro de 1847, Broadlands MSS, GC/HU/43.

da Bahia) não somente daria cabo do comércio de escravos, mas poria rapidamente de joelhos o governo brasileiro – dependente que era da alfândega para cinco sextos da sua receita – e o compeliria à cooperação no futuro. Para assegurar que o Brasil cumpriria as suas obrigações uma vez levantado o bloqueio, Hudson concordava com Palmerston em que, pelo menos até que o comércio de escravos tivesse sido completamente suprimido, uma ou mais ilhas brasileiras deviam ser ocupadas, e para tal fim sugeria Santa Catarina e Itaparica (Bahia).[39] No outono de 1848 e novamente um ano mais tarde, Palmerston discutiu a possibilidade de tal bloqueio com Russell e seus colegas no Gabinete. O primeiro-ministro estava pessoalmente de acordo com o bloqueio do Rio (e também de Havana), mas o Gabinete, ao que parece, era muito contra a idéia e temia, com certa razão, que a Câmara dos Comuns o fosse ainda mais. No entanto, se o governo brasileiro persistisse na sua recusa em cumprir as suas obrigações contra o comércio de escravos, disse Russell a Palmerston em janeiro de 1850, certamente chegaria um dia em que o Brasil seria tratado "como o governo de 1816 tratou Argel".[40]

Durante 1849, a Grã-Bretanha finalmente acertou as suas diferenças com Rosas no Rio da Prata, com o resultado de que, como o Almirantado sempre prometera, parte da esquadra da América do Sul foi finalmente transferida para a costa do Brasil, depois de um intervalo de mais de seis anos.[41] O Comodoro *Sir* Thomas Herbert, que permaneceu em Montevidéu, nunca teve entusiasmo pela patrulha de repressão ao comércio de escravos,[42] mas os navios a vapor *Hydra* (Comandante Skipwith) e *Rifleman* (Tenente Crofton), apoiados pelo *Tweedy* e pelo *Harpy*, conseguiram fazer imediatamente cinco capturas e durante vários meses estabeleceram um bloqueio parcial do porto de Santos, impedindo com êxito dois notórios navios de escravos a vapor – o *Serpente* e o

39 Palmerston para Hudson, 4 de agosto, Hudson para Palmerston, 10 de outubro de 1848, Broadlands MSS, GC/HU/45, 6.

40 Russell para Palmerston, 18 de novembro de 1848, 24 de novembro de 1849, 22 de janeiro de 1850, Broadlands MSS, GC/RU/230, 306, 312.

41 Ver Cady, *Foreign Intervention in the Rio de la Plata*, págs. 244-6, 253.

42 O Comandante Skipwith, do *Hydra*, foi repreendido por usar demasiado carvão entre março e julho (Hudson para Palmerston, nº 17, Conf., 13 de agosto de 1849, F. O. 84/765) e mais tarde recebeu ordem de não deixar o Rio (Hudson nº 29, Conf., nº 33, Conf., 10 de outubro, 13 de novembro de 1849, F. O. 84/766).

Providentia – de partirem para a costa africana (o segundo tinha carregado muitos milhares de escravos através do Atlântico nos dois ou três anos anteriores).[43] Em outubro de 1849, o Contra-Almirante Barrington Reynolds substituíu Herbert em Montevidéu e quando, no fim do ano, o *Hydra* partiu de volta ao país, ele imediatamente mandou para o Rio de Janeiro H.M.S. *Cormorant*, um vapor de 1.050 toneladas recentemente chegado da Inglaterra. Nesse interim, James Hudson tinha retomado contacto com o principal informante da legação britânica, um antigo comerciante de escravos conhecido como "Alcoforado", que mais uma vez começou a fornecer, como fizera em várias ocasiões anteriores, informação regular sobre iminentes partidas de navios negreiros e desembarques de escravos nas províncias do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e de São Paulo, inclusive com detalhes tais como nome, classe e tipo de construção da embarcação, seu proprietário, história pregressa e hora e lugar esperados de chegada e partida.[44] Essa informação era então passada aos oficiais de marinha britânicos. Como resultado, o mês de janeiro de 1850 foi o de maior êxito da Marinha britânica na costa brasileira em quase exatamente uma década. No dia 5, logo ao sul do Rio de Janeiro, o *Cormorant* capturou o *Santa Cruz*, suspeito de ter desembarcado recentemente quase setecentos escravos em São Sebastião e emitindo um "terrível mau cheiro". O Comandante Schomberg considerou que a sua presa não tinha condições de ser mandada para o tribunal marítimo de Santa Helena e determinou a sua destruição. No dia 10, o *Rifleman* finalmente capturou o *Providentia* (agora chamado *Paquete de Santos*) quando tentava sair de Santos na prática do comércio de escravos e despachou-o para Santa Helena com uma tripulação de presa. No dia 12, o *Cormorant* fez outra captura – a barca brasileira *Paulina*, que deixava o Rio hasteando a bandeira americana; tendo como destino ostensivo Paranaguá e Montevidéu, seu objetivo real – o comércio de escravos –

43 Hudson nº 16, 13 de agosto, no. 31, 13 de novembro, nº 32, 13 de novembro de 1849, F. O. 84/765-6. Ver também P. P. 1850 (Lords), xxiv (35), Comissão Especial da Câmara dos Lordes, depoimento de Skipwith.

44 Hudson para Palmerston, 13 de agosto de 1849, Separado e Secreto, F. O. 84/767. É possível, embora não seguro, que "Alcoforado" tenha sido o homem que ajudou a legação britânica durante um período anterior de atividade naval britânica na costa do Brasil (1840-3). Ver acima, capítulo 7, pág. 209. [O número de página refere-se ao texto inglês original.]

pareceu claro a Schomberg, que não hesitou em despachá-lo para Santa Helena.[45] Em reconhecimento pelos seus serviços, Alcoforado recebia 10% do dinheiro pago como prêmio, além da sua gratificação mensal da legação britânica. Muitos outros navios foram parados e revistados pelos barcos de patrulha britânicos durante o mês de janeiro, freqüentemente em águas territoriais – a busca por engano do paquete de correio a vapor *São Sebastião*, feita por oficiais do *Rifleman* ao alcance dos canhões da fortaleza de Santa Cruz, foi apenas um dentre vários incidentes que causaram considerável ressentimento no Brasil.[46] Durante os poucos meses que se seguiram, o *Rifleman*, o *Cormorant* e outros navios de guerra britânicos continuaram a patrulhar a costa brasileira ao norte e ao sul da capital, mas, embora se fizessem capturas ocasionais e não se tenham inteiramente evitado choques com autoridades brasileiras, o Contra-Almirante Reynolds tendeu a favorecer uma política cautelosa, pelo menos até os processos de janeiro terem sido aprovados em Londres e ele ter recebido instruções precisas sobre até que ponto a esquadra que comandava podia ir nos seus esforços para eliminar da costa brasileira o comércio de escravos.

A retomada das operações da Marinha britânica contra aquele comércio na costa brasileira coincidiu com algumas medidas que o próprio governo brasileiro estava tomando na preparação de um esforço para acabar com o comércio ilegal de escravos. O Gabinete conservador de 29 de setembro de 1848 era chefiado pelo Visconde de Olinda, presidente do Conselho de Ministros, ministro dos Negócios Estrangeiros e ministro da Fazenda. Quando, em outubro de 1849, Olinda foi forçado a aposentar-se, foi substituído como presidente do Conselho pelo Visconde de Monte Alegre, como ministro dos Negócios Estrangeiros, por Paulino José Soares de Sousa, e como ministro da Fazenda, por Joaquim José Rodrigues Torres. No Conselho de Estado, o governo era fortemente apoiado por Bernardo Pereira de Vasconcelos e Honório Hermeto Carneiro Leão. Todos estes homens tinham estado associados com administrações conservadoras anteriores, intimamente identificadas com os interesses e preconceitos dos fazendeiros brasileiros, favoreciam

45 Hudson nº 7, 20 de fevereiro, no. 9, 20 de fevereiro, nº 21, 12 de maio de 1850, F. O. 84/802-3.

46 Hudson nº 11, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802.

abertamente o comércio de escravos e, em conseqüência, adotavam uma posição fortemente antibritânica. De volta ao poder, entretanto, os mais esclarecidos dentre eles – como alguns dos seus predecessores no governo liberal de Paula Sousa – ficaram bastante perturbados pelas proporções que alcançara o comércio ilegal de escravos – 60.000 em 1848 e outros 54.000 em 1849:[47] foram forçados a admitir que tais importações maciças constituíam uma ameaça para os interesses econômicos de longo prazo do país, para o seu equilíbrio racial e a sua estabilidade interna, além de encorajarem um desprezo generalizado pela lei. Também era claro que, apesar de uma mudança gradual que parecia estar ocorrendo na opinião pública britânica, o Governo britânico era inflexível na sua determinação de acabar com o tráfico brasileiro; a transferência, do Rio da Prata para a costa brasileira, de parte da esquadra britânica da América do Sul, combinada com rumores aparentemente bem fundados de que a Grã-Bretanha adotaria proximamente medidas mais extremas para coagir o Brasil a cumprir as obrigações que assumira por tratado, serviram para criar uma certa inquietação em círculos do Governo brasileiro. Além disso, a situação no Rio da Prata estava-se tornando crítica (Olinda fora afastado em outubro porque preferia a diplomacia à intervenção aberta)[48] e, como os liberais também tinham percebido, não havia esperança de um enfrentamento bem-sucedido com Rosas se as relações com a Grã-Bretanha no tocante ao comércio de escravos se deteriorassem ao ponto de um conflito aberto. Os liberais, na oposição, tinham passado a dar grande importância à questão do comércio de escravos, em parte por convicção e em parte por ser um instrumento conveniente para fustigar o governo. Como o jovem imperador estava começando a desempenhar um papel mais influente no Governo – interveio decisivamente na crise ministerial de 1849 – e sabia-se que era favorável à abolição, ela abria também um possível caminho de volta ao poder.[49] Políticos liberais como Alves Branco, Lopes Gama e Leopoldo Muniz Barreto, o falecido vice-presidente da Câmara dos Deputados, atacavam o comércio de escravos como a principal fonte das dificuldades do país, tanto internas como externas, e o mais importante jornal liberal, o *Correio*

---

47 Ver Apêndice.

48 Heitor Lira, *História de Dom Pedro II* (São Paulo, 1938-40), i, 303-13.

49 Ver Paula Beiguelman, "Aspectos da organização político-partidária no Império Brasileiro", *Revista de História* (São Paulo) xxv (1962), nº 51, pág. 7; *História Geral da Civilização Brasileira*, II, iii, págs. 198-9.

Mercantil, persistentemente levantava a questão de se não era hora "de tomar seriamente algumas medidas para pôr cobro a um tráfico que tinha sacrificado tantas vítimas e que ... contribui para o atraso moral e material do país".[50] Por várias razões, portanto, o Gabinete conservador de 28 de setembro de 1848 foi obrigado a considerar seriamente o problema do comércio ilegal de escravos.

Havia também sinais de uma mudança na opinião pública brasileira sobre a questão. Desde agosto de 1848, quando Hudson detectara pela primeira vez "uma mudança muito satisfatória ... que tem lugar na mente do governo *e do público* brasileiros sobre a importação de escravos ... mais rapidamente do que eu ousava esperar ou podia ... ter acreditado possível", o movimento de opinião em favor da abolição – em bases políticas, econômicas e sociais mais do que humanitárias – tinha ganho algum terreno:[51] discursos abolicionistas eram ouvidos muito mais freqüentemente, tanto na Câmara dos Deputados como no Senado; jornais abolicionistas como *O Monarquista*, *O Contemporâneo*, *O Grito Nacional* e, destacadamente, desde abril de 1849, *O Filantropo* (os dois primeiros, como o *Correio Mercantil*, financiados em parte pela legação britânica, com a aprovação de Lorde Palmerston, com recursos do Fundo do Serviço Secreto)[52] apareceram no Rio de Janeiro, embora tenham, na sua maioria, durado pouco; ao fim de 1849 havia também pequenos jornais abolicionistas em outras partes do Brasil – por exemplo, *O Século* (Bahia), *Revista Comércio* (Santos), *Tamandica* (Ouro Preto), *Argos Pernambucano*, *Comercial* (Pernambuco), *Observador* (Maranhão), *Reformista* (Paraíba). Entretanto, só uma minoria reduzidíssima de brasileiros, essencialmente urbana, já se tinha convertido à idéia da abolição. Como os preços dos escravos subiram regularmente durante a década de 40 (só começaram a estacionar em 1848-9),[53] houve, é verdade, fazendeiros progressistas

50 *Correio Mercantil*, 3 de julho de 1849.

51 Hudson para Palmerston, 5 de agosto de 1848, Separado e Secreto, F. O. 84/726; Hudson para Palmerston, nº 38, 27 de julho de 1850, F. O. 84/805; W. G. Ouseley, *Notes on the Slave Trade* (Londres, 1850), págs.

52 Hudson para Palmerston, 5 de agosto, 9 de setembro, 18 de outubro, Separado e Secreto, F. O. 84/726; Hudson para Palmerston, 10 de julho, 15 de agosto de 1849, Broadlands MSS, GC/HU/14, 15; Hudson para Palmerston, 13 de agosto de 1849, Separado e Secreto, F. O. 84/769; Hudson para Palmerston, 12 de maio de 1850, Secreto, F. O. 84/801. "Faça o melhor e o mais barato possível", escreveu Palmerston em março de 1850 (Palmerston para Hudson, 31 de março de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/ 48).

53 Ver Stein, *Vassouras*, pág. 229, fig. 6: "Preço médio de escravos e escravas, com vinte a vinte e cinco anos de idade, 1822-88".

que começaram a ver mais claramente as vantagens do trabalho livre e da mecanização. E não há dúvida de que a grande maioria dos fazendeiros se ressentia da riqueza ostentosa, do poder e da influência dos comerciantes de escravos, sobretudo quando tantos deles eram estrangeiros e, pior ainda, portugueses.[54] Mais importante, em conseqüência da compra de escravos com créditos de longo prazo e taxas de juro exorbitantes por um período de muitos anos, muitos estavam pesadamente endividados com os mercadores de escravos ou tinham parcialmente hipotecado a eles as suas propriedades.[55] Além disso, no curto prazo, alguns fazendeiros, particularmente nas áreas estagnadas ou em declínio do Norte e do Nordeste, teriam a ganhar com o fim do comércio transatlântico de escravos se estivessem preparados para vender escravos para as áreas cafeeiras em processo de desenvolvimento, onde se podia esperar que a procura por eles – e, conseqüentemente, o seu preço – aumentasse fortemente. Não se deve, porém, dar muito peso a tais considerações. Há pouca evidência que leve a pensar que, nos anos 1848-50, os interesses fundiários, ou qualquer segmento importante desses interesses, estivesse exigindo a abolição do comércio de escravos africanos. Persistiam os hábitos e preconceitos seculares e ainda não havia, para a agricultura em larga escala das fazendas, uma verdadeira alternativa para o trabalho escravo. No entanto, a tarefa de qualquer governo brasileiro desejoso de suprimir o comércio de escravos seria indubitavelmente facilitada pelo fato de que mais brasileiros do que antes reconheciam os males e perigos inerentes àquele comércio, pela crescente consciência do isolamento internacional do Brasil nessa questão, pelo ódio agora sentido em relação aos comerciantes e, o mais importante, pela saturação do mercado de escravos, que tinha satisfeito as necessidades

54 Segundo Robert Hesketh, cônsul britânico no Rio de Janeiro, de 38 proeminentes mercadores de escravos no Rio em 1850, 19 eram portugueses, 12 brasileiros, 2 franceses, 2 americanos, 1 espanhol, 1 italiano e 1 anglo-americano; de 16 comerciantes bem conhecidos em portos perto do Rio, 12 eram portugueses e 4 brasileiros (Hesketh para Palmerston, nº 3, 14 de março de 1850, F. O. 84/808). "O ódio político está ... misturado com o desejo de abolir a escravidão [*sic*]", declarou Hesketh na Comissão Especial sobre o Comércio de Escravos da Câmara dos Lordes. "Eles [os brasileiros] odeiam o partido dos portugueses e a influência que, como estrangeiros, assumiram no país" (P. P. (Lords) 1850, xxiv (35), pág. 3194). Lorde Howden estimou que havia aproximadamente 40.000 portugueses nas cidades costeiras do Brasil, muitos deles proeminentes no comércio, nas finanças e no comércio de escravos (ibid. págs. 229-32).

55 Já em 1845, os membros britânicos da comissão mista do Rio de Janeiro tinham assinalado que "pode-se dizer que os fazendeiros, como grupo, cultivam as suas terras mais para benefício dos comerciantes de escravos do que deles próprios" (Hesketh e Grigg para Aberdeen, Relatório de 1844, 21 de março de 1845, F. O. 84/563). Ver também Hesketh para Palmerston, nº 3, 14 de março de 1850, F. O. 84/808; Hudson para Palmerston, 10 de julho de 1849, Broadlands MSS, GC/HU/14.

imediatas dos fazendeiros brasileiros e, portanto, pelo menos temporariamente, diminuído a dependência deles em relação ao comércio.

Embora firmemente convencido de que nenhum Governo brasileiro que se respeitasse poderia aceitar a legalidade da Lei Aberdeen ou firmar um tratado com a Grã-Bretanha contra o comércio de escravos enquanto aquela lei continuasse em vigor, Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara, ministro da Justiça no Gabinete de 28 de setembro de 1848, tinha pessoalmente chegado à convicção de que o próprio governo brasileiro podia e devia tomar medidas para terminar com aquele comércio.[56] Ele herdara do seu predecessor liberal uma versão modificada do projeto de Barbacena, de 1837, contra o comércio de escravos, que ele acreditava ser um passo na direção certa e que, convenientemente, já tinha sido mais ou menos aceito pela Câmara dos Deputados em setembro de 1848.[57] Novas modificações faziam-se, porém, necessárias antes que ele pudesse ser reintroduzido. Particularmente, era preciso, na opinião de Eusébio, não apenas melhorar os métodos de detectar o crime, mas também retirar os casos de comércio de escravos das mãos de júris locais eleitos, cujos membros – como a maioria das testemunhas – eram interessados, preconceituosos e, na verdade, vulneráveis à corrupção e à intimidação; o que significava que seria preciso estabelecer tribunais especiais para tratarem exclusivamente de delitos ligados ao comércio de escravos. Restava o problema espinhoso de se reafirmar ou revogar a lei vigente, de novembro de 1831, contra aquele comércio. Eusébio concordava com seus predecessores em que, no nível das fazendas, a lei era simplesmente impossível de fazer cumprir. No entanto, ele também acreditava que revogá-la seria injusto com os africanos que tinham sido importados ilegalmente no Brasil e, no vista da inevitável reação britânica, desaconselhável. Tomou, portanto, a posição realista de que o Governo brasileiro devia omitir o artigo 13 do projeto original de Barbacena contra o comércio de escravos, deixando assim nos livros a lei de 1831,

---

56 Discurso na Câmara, 1º de agosto de 1848, citado em Alfredo Valadão, *Eusébio de Queirós e os centenários do Código Comercial, do Regulamento 737 e da Supressão do Tráfico Africano* (Rio de Janeiro, 1951), págs. 22-3. Eusébio, nascido em Luanda em 1812, tinha sido chefe de Polícia na capital de março de 1833 (com vinte anos de idade) a março de 1844 (exceto durante o curto período de julho de 1840 a março de 1841).

57 Ver acima, capítulo 10, págs. 292-

mas ao mesmo tempo, convenientemente, esquecendo as compras ilegais de escravos do passado e ignorando as futuras, enquanto cuidava da tarefa imediata de evitar a importação de ainda mais escravos no Brasil. Desta maneira, Eusébio esperava apaziguar os fazendeiros brasileiros, já que na prática a ameaça à sua propriedade atual estaria removida e as suas plantações, em todo caso, bem providas contra necessidades futuras, e ao mesmo tempo satisfazer os adversários do comércio de escravos, tanto brasileiros como britânicos. Só os comerciantes de escravos, de um lado, e os "ultrafilantropos", de outro, provavelmente se oporiam ao projeto depois dessas novas modificações; "nenhum desses grupos tem qualquer importância", escreveu Eusébio em 1849, num memorando do Gabinete sobre a questão do comércio de escravos, "nem merecem qualquer atenção".[*58]

Em fins de 1849, por instruções de Eusébio de Queirós, o chefe de Polícia do Rio de Janeiro advertiu os comerciantes de escravos de que o governo estava preparando medidas mais duras contra o tráfico. Para dar força à sua advertência, uns duzentos escravos foram apreendidos em duas batidas, uma no Rio e outra em Niterói, e ao mesmo tempo foram fechados alguns dos depósitos de escravos mais conhecidos na periferia da capital.[59] Quando a Câmara dos Deputados voltou a reunir-se, em janeiro de 1850, Eusébio declarou no seu Relatório: "Existe nesta Câmara um projeto cuja discussão já está bem adiantada; ele certamente precisa de modificações importantes, que o governo promete submeter à consideração de Vossas Excelências quando o assunto entrar em pauta."[60] E em 7 de fevereiro (um mês depois das capturas feitas pelos navios britânicos *Cormorant* e *Rifleman* perto da capital brasileira), Paulino, o ministro dos Negócios Estrangeiros, esboçou para Hudson – cuja opinião sobre o projeto de Barbacena tinha sido dada claramente a entender havia apenas dezoito meses – a natureza das modificações sobre as quais, disse ele, o governo se tinha agora posto de acordo e que incluíam a omissão do controverso

* Traduzido do texto inglês. (N.T.)

58 Memorando do Gabinete, (1849) lido num discurso perante a Câmara dos Deputados, 16 de julho de 1852 (*Anais do Parlamento Brasileiro: Câmara dos Deputados*, 1852, vol. ii, págs. 241-58).

59 *Relatório do Ministério da Justiça* (Rio de Janeiro, 11 de janeiro de 1850).

60 *Ibid.* Ver também *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1850).

artigo 13.[61] O governo brasileiro receava, ou alegava recear, entretanto, que os seus planos para a supressão do comércio de escravos pudessem ser prejudicados pelas recém-retomadas operações da Marinha britânica contra o comércio de escravos em águas territoriais brasileiras. Fora o moderado protesto ocasional, ele tinha virtualmente ignorado a captura – na sua opinião, ilegal – de literalmente centenas de embarcações brasileiras por navios de patrulha britânicos na costa ocidental da África e a sua subseqüente condenação em tribunais marítimos britânicos, durante os anos seguintes ao término do tratado sobre direito de busca de 1817 e à aprovação da Lei Aberdeen, em 1845. Mas o que ele não podia ignorar era a abordagem, busca e detenção – e em alguns casos a deliberada destruição – de embarcações brasileiras às suas portas, em águas territoriais brasileiras; aí estavam em jogo questões vitais de soberania nacional e independência. Paulino disse a Hudson que o governo brasileiro estava ansioso por cooperar com a Grã-Bretanha para a supressão do comércio de escravos, mas, a menos que cessassem os recentes "atos de vandalismo" em águas territoriais, tal cooperação poderia revelar-se impossível e o objetivo comum dos dois países, inalcançável. A conduta da marinha britânica na costa do Brasil, declarou Paulino, "fere profundamente todo sentimento de dignidade e espírito nacional do país, levantando um clamor geral de indignação contra tal opressão e violência, e levará a uma reação na opinião manifestada contra o comércio de escravos, sem cuja assistência os meios de repressão serão quase sempre reduzidos a nada".[*62]

James Hudson, porém, que só tinha desprezo pelos governos brasileiros – eles eram todos "igualmente viciosos, corruptos e abomináveis", disse a Palmerston um ano depois[63] – e acreditava que eles não fariam nada para cumprir as obrigações que tinham assumido por tratado a menos que fossem coagidos, continuou cético em relação a esta súbita conversão à causa da abolição; se o governo brasileiro estava agora

61 Relatado em Hudson nº 6, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

62 Paulino para Hudson, 12 de fevereiro, anexo a Hudson nº 7, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802. Cf. Olinda para Hudson, 3 de setembro, 3 de outubro, anexo a Hudson nº 27, 10 de outubro de 1849, F. O. 84/766; Paulino para Lisboa (ministro brasileiro em Londres), nº 2, 30 de janeiro, nº 5, 7 de fevereiro de 1850, A. H. I. 268/1/17; Paulino para Hudson, 16 de abril, anexo a Hudson nº 21, 12 de maio de 1850, F. O. 84/803.

63 Hudson para Palmerston, 11 de janeiro de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/29.

decidido a acabar com o tráfico, perguntava ele, por que, como um primeiro passo, não fazia mais para aplicar a legislação nacional vigente? Ele continuava a achar que o comércio podia ser suprimido por "umas poucas medidas policiais simples" ao longo das trezentas milhas de costa brasileira entre Campos e Santos, onde são desembarcados três quartos dos escravos importados da África. Se uma nova legislação era realmente necessária, Hudson não tinha confiança na capacidade do governo brasileiro de consegui-la ou aplicá-la: o interesse dos fazendeiros ainda dominava a legislatura e Vasconcelos, descrito por Hudson como o "Amigo dos Comerciantes de Escravos", ainda dispunha de enorme influência no Conselho de Estado.[64] Hudson tampouco acreditava que as atividades da Marinha britânica eram responsáveis por alienar a opinião abolicionista no Brasil e, portanto, aumentar as dificuldades do governo brasileiro. Ao contrário, ele acreditava que importantes abolicionistas no Brasil viam um bloqueio britânico da costa brasileira como o único meio de livrar o país do comércio de escravos e que, sem o apoio britânico, podiam sentir-se tentados a abandonar a causa; na verdade, muitos já estavam desencorajados pela mudança aparentemente em curso na opinião pública britânica sobre a questão do comércio de escravos.[65] Lopes Gama, por exemplo, um senador e membro do Conselho de Estado, inimigo do comércio de escravos e, na opinião de Hudson, "um dos poucos homens respeitáveis deste país" – e alguém que, podia-se acrescentar, estivera por muitos anos a soldo do governo britânico – tinha escrito a Hudson: "Se o seu governo patrulhar vigorosamente esta costa contra o comércio de escravos, poderá agora acabar com ele e forçar-nos a fazer o que vocês quiserem, mas todos achamos que é um insulto deliberado tentar esmagar aquele comércio e coagir-nos com duas lentas chalupas a vapor".[66] Além disso, um grupo de brasileiros – oficiais da Marinha brasileira, homens com recursos próprios,

64 Hudson para Palmerston, 10 de outubro de 1849, Broadlands MSS, GC/HU/18; Hudson nº 1, 17 de janeiro, nº 5, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802; Hudson para Palmerston, 21 de fevereiro de 1850, Particular, F. O. 84/801. Hudson manifestou a opinião de que "Vasconcelos devia ser destruído como político ou posto contra a parede imediatamente" para que se possa avançar na questão do comércio de escravos (Hudson nº 1, 17 de janeiro).

65 Hudson nº 38, Conf., 13 de novembro de 1849, F. O. 84/766; Hudson nº 7, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802. Cf. P. P. 1850 (Lords) xxiv (35), Comissão Especial da Câmara dos Lordes, depoimento de Skipwith, págs. 544-60.

66 Citado em Hudson para Palmerston, 21 de fevereiro de 1850, Particular, F. O. 84/801.

funcionários da alfândega, pilotos – tinha-se oferecido para fornecer mais informações em base regular sobre os movimentos de entrada e saída de navios de escravos em portos brasileiros, desde que houvesse um número suficiente de navios de patrulha britânicos posicionados na costa brasileira para fazer uso dela.[67] É verdade que, durante todo o mês de janeiro, foram feitos, na Câmara dos Deputados, numerosos discursos irados contra a Grã-Bretanha e a Marinha britânica e apareceram editoriais igualmente violentos, defendendo a soberania brasileira e atacando "a pirataria de Lorde Palmerston", em jornais anglófobos e favoráveis ao comércio de escravos, como *O Brasil* e o *Correio da Tarde*:[68] este último, Hudson recordaria mais tarde, insultava Palmerston pessoalmente em linguagem "que Billingsgate nunca ouviu e coraria em ouvir".[69] Mas o Governo brasileiro também tinha sido censurado, e não apenas pelo único deputado da oposição liberal e ex-ministro dos Negócios Estrangeiros, Bernardo de Sousa Franco, e o jornal liberal *Correio Mercantil*, por não agir mais energicamente para remover a causa da renovada agressão britânica em águas territoriais brasileiras. Parecia a Hudson que, como resultado direto da reaparição da Marinha britânica na costa brasileira, um número crescente de deputados, independentemente de suas atitudes a favor ou contra o comércio de escravos, estava começando a perceber, primeiro, que a Grã-Bretanha não abandonaria facilmente a luta pela sua supressão, uma política que José Martins da Cruz Jobim (Rio Grande do Sul) declarou vir de "um sentimento religioso marcado de fanatismo ... gravado no coração de todos os ingleses",[*70] segundo, que o Brasil não podia resistir à "agressão" britânica sem infligir-se a si próprio mal ainda maior, e terceiro, que só cumprindo os compromissos assumidos em seus tratados e suprimindo o comércio de escravos poderia o Brasil ter a esperança de conseguir o respeito à sua soberania nacional. "Se somos fracos", declarou Padre Resende (Pernambuco),

67 Hudson nº 3, 17 de janeiro de 1850, Secreto e Particular, F. O. 84/801; Hudson para Palmerston, 17 de janeiro de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/20.

68 Excertos de discursos na Câmara dos Deputados, 18, 22, 25, 31 de janeiro, 1º de fevereiro, e cópias de *O Brasil*, 22 de janeiro, e *Correio da Tarde*, 16 de janeiro, 21 de janeiro, anexos a Hudson nº 7, 20 de fevereiro de 1850, F. O. 84/802.

69 Hudson para Palmerston, 3 de agosto de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/25.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

70 Citado em Hudson nº 7.

"ainda temos uma força ... capaz de fazer a Inglaterra baixar a sua bandeira ... sinceridade e boa fé, razão e justiça. Que o governo tome a iniciativa e seja o primeiro a reprimir o tráfico."*[71] Portanto, nas circunstâncias, Hudson comunicou a Paulino a opinião de Lorde Palmerston – expressa antes dos acontecimentos de janeiro de 1850, com referência às capturas feitas durante 1849 – de que seria impossível interromper o "os procedimentos inevitáveis e necessários" da Marinha britânica na costa do Brasil enquanto os brasileiros não tivessem cumprido as suas obrigações e as suas promessas de cooperar com a Grã-Bretanha na supressão do comércio de escravos.[72]

Na verdade, Hudson mantinha a sua opinião de que as operações navais britânicas deveriam ser ampliadas e intensificadas a fim de obstruir o comércio de escravos nas suas extremidades brasileira e africana, bem como, ao mesmo tempo, coagir o governo brasileiro a adotar as medidas de que tanto e há tanto tempo falavam. Ele tinha em mente o estabelecimento de uma esquadra pequena, de grande mobilidade, na costa brasileira, composta de quatro pequenos navios a vapor e duas escunas equipados com pequenos barcos capazes de ficarem ausentes do navio-mãe durante vários dias seguidos. Tal força, achava ele, podia ser criada pela transferência de mais navios do rio da Prata para o Brasil ou então pelo envio de reforços da Inglaterra.[73] Hudson escreveu diretamente ao Contra-Almirante Reynolds, rogando-lhe que deslocasse o seu navio-capitânia para o Rio de Janeiro:

> O governo e a legislaturabrasileiros estão impotentes e indefessos ... frente a frente, pela primeira vez, com o comandante-em-chefe britânico nas suas águas. Descobriram que vocês são o verdadeiro árbitro do destino deles e do comércio de escravos, bem como da consideração que será dada aos seus próprios navios e à sua própria bandeira em suas próprias águas, e isto sem recorrer a qualquer direito como beligerante, mas simplesmente aderindo ao espírito e à letra do tratado para a supressão do comércio de escravos entre a Grã-Bretanha e o Brasil, de 1826, e agindo de acordo com ele. ... Sua presença aqui, nesta conjuntura extremamente

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.).

71 *Ibid.*

72 Hudson para Paulino, 3 de março, anexo a Hudson nº 13, 23 de março de 1850, F. O. 84/803 (baseado em Palmerston para Hudson, nº 7, 31 de dezembro de 1849, F. O. 84/766).

73 Hudson nº 3, 17 de janeiro de 1850, Secreto e Particular, Hudson para Palmerston, 21 de fevereiro de 1850, Particular, F. O. 84/801.

> crítica, encorajaria nossos amigos, desanimaria nossos inimigos e ajudaria este governo a escapar da pressão imposta a ele por Vasconcelos e os interesses do comércio de escravos e serviria como desculpa frente àqueles interesses pela adoção de medidas ativas contra o comércio de escravos. ... Não é preciso muita visão para perceber onde está o ponto fraco de todas as administrações brasileiras e que elas preferirão suprimir o comércio de escravos a deixar o poder, mas ao mesmo tempo, os acontecimentos passados provam que nenhum governo brasileiro jamais suprimirá aquele comércio se deixado à própria iniciativa. [74]

E a Lorde Palmerston, Hudson escreveu:

> Neste momento, não há nada que você não possa fazer com o Governo brasileiro, que, ... tolhido pelo artigo 1 do tratado de 1826, está inteiramente à sua mercê.[75]

Embora ele reconhecesse que bem poderia haver, por parte daqueles interessados na continuação do comércio de escravos, uma tentativa de provocar incidentes a fim de causar um clamor popular nacionalista que forçasse o governo brasileiro a abandonar os seus próprios esforços contra o tráfico e a tomar medidas positivas para evitar que os navios britânicos patrulhassem águas brasileiras, Hudson não previa qualquer confrontação séria entre o povo brasileiro e a Marinha britânica. "Coragem", escreveu a Reynolds, "seja animal ou moral, não é uma virtude brasileira."[76]

Enquanto isso, na Inglaterra, o movimento de opinião em favor de a Grã-Bretanha abandonar a sua campanha contra o comércio de escravos, ou pelo menos as suas operações navais contra ele, não dava sinais de esgotamento. Ao contrário, encorajados pelas conclusões da Comissão Especial sobre o Comércio de Escravos da Câmara dos Comuns, William Hutt e seus partidários preparavam-se para renovar a luta parlamentar. Uma outra moção tinha sido apresentada para debate em 19 de março de 1850, desta vez instando o governo a liberar-se de todos os compromissos assumidos em tratados com outras potências

74 Hudson para Reynolds, 3 de fevereiro, anexo a Hudson 21 de fevereiro de 1850, Particular, F. O. 84/801

75 Hudson 21 de fevereiro de 1850, Particular, F. O. 84/801. Também Hudson para Palmerston, 21 de fevereiro de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/21.

76 Hudson para Reynolds, 3 de fevereiro.

(isto é, França e Estados Unidos) que o obrigassem a manter uma esquadra na costa africana e a desistir do uso da força para a supressão do comércio de escravos. Já então, segmentos importantes da imprensa tinham-se tornado abertamente hostis ao governo na questão do tráfico de escravos – não somente *The Times* ("esta estupenda loucura"), mas também o *Morning Chronicle* ("uma experiência cruel, inútil e absurda"), o *Daily News,* o *Spectator* ("este fracasso dispendioso, esta farsa mortal"), o *Economist*, o *Quarterly Review* e o *Westminster Review*. (Só o *Morning Post* sentiu-se impelido a atacar *The Times* pela sua defesa do "comércio livre em sangue humano".)[77] Além disso, líderes da bancada governamental informavam que poucos dos seus membros estavam dispostos a votar contra a moção de Hutt quando ela fosse a votação – mesmo um abolicionista proeminente como Stephen Lushington tinha tomado posição contra a esquadra da África ocidental – e que os protecionistas, mais interessados em derrubar o governo do que em defender o pouco que restava dos interesses das Índias Ocidentais, estavam decididos, nas palavras de Stanley, a fazê-lo "correr atrás".[78] O governo estava, pois, suficientemente apreensivo quanto ao resultado do debate em perspectiva para recorrer a medidas drásticas: escreveram-se cartas – "cinco linhas de ameaça direta"[79] – a partidários hesitantes; alguns receberam visitas pessoais de ministros importantes; e finalmente, na manhã do debate, foi convocada uma reunião do partido *whig*, em Downing Street, na qual Russell advertiu 160 deputados de que, se a moção de Hutt fosse aprovada, tanto ele como Palmerston prefeririam renunciar a executar políticas que eles consideravam uma traição à linha do partido e aos seus próprios princípios pessoais.[80] Na discussão que se seguiu à declaração de Russell pouco se criticou o governo, embora, de acordo com alguns relatos, muitos deputados deixassem a reunião surpresos e indignados de que

77 Mathieson, *op. cit*., pág. 110.

78 Diário de Hobhouse, vol. xi (16 a 18 de março) B.M. Add. MSS, 43754; *Sir* Charles Wood (Ministro da Fazenda) para Russell, 17 de março, Palmerston para Russell, 17 de março de 1850, P. R. O. 30/22/8D (Russell Papers).

79 J. E. Denison,deputado, para Russell, 18 de março de 1850, P. R. O. 30/22/8D.

80 Diário de Hobhouse (19 de março); *Greville Memoirs* 1814-1860, Ed. Lytton Strachey e Roger Fulford (Londres, 1938), vol. vi, págs. 211-12 (19-20 de março); discurso de Russell, 19 de março (P. R. O. 30/22/8D); *The Times*, 20 de março, 21 de março de 1850.

Russell tivesse tomado uma posição tão firme numa "questão tão impopular e que se desmoralizara tão completamente", e que eles estavam sendo forçados a abandonar convicções profundas para não derrubarem o governo.[81] *The Times* reportou a ocasião com certo prazer: "Nhô Russel" tinha reunido os seus cativos "no supracitado barracão" (10 Downing Street) e os instruído "lacônica e rispidamente" sobre os termos da sua servidão.[82]

Depois de tanta excitação preliminar, o debate em si foi bastante monótono por ser tão previsível.[83] Hutt apresentou todos os argumentos já conhecidos contra o uso da esquadra da África ocidental como instrumento para a supressão do comércio de escravos e as vantagens que decorreriam da sua retirada. Pelo governo, Henry Labouchere, ministro do Comércio, declarou que, embora ninguém esperasse que *só* a esquadra pusesse fim ao comércio, retirá-la seria sancionar uma nova expansão do tráfico desumano e ao mesmo tempo dar um golpe mortal nas perspectivas de comércio legítimo com a África e destruir qualquer possibilidade de restaurar a prosperidade das "colônias (Índias Ocidentais) que por tanto tempo tinham sofrido" e que já estavam em tal desvantagem frente aos seus competidores escravagistas.[84] O próprio primeiro-ministro falou contra a moção de Hutt numa linha semelhante, concluindo (sob aplausos, note-se) que a Grã-Bretanha não teria direito a novas bênçãos do Todo Poderoso se "este alto e santo trabalho" fosse abandonado antes de chegar à sua bem-sucedida conclusão.[85] O debate foi notável em apenas um respeito: pela primeira vez, um deputado de nível ministerial tomou posição contrária às políticas tradicionais da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos. Num discurso notável, feito mais para o fim do debate, Gladstone, um eminente partidário de

---

81 *Greville Memoirs*, vi, 211-12.

82 Citado em Mathieson, *op. cit.*, pág. 110.

83 Hansard, cix, 1093-1186, 19 de março de 1850. Ver também diário de Hobhouse (19 de março); *Greville Memoirs* (20 de março); Mathieson, *op. cit.*, págs. 106-11.

84 Hansard, cix, 1121.

85 *Ibid.*, 1183. Numa linha semelhante, oito anos mais tarde, na Câmara dos Comuns, Palmerston declarou que "o mundo é governado por uma Divina Providência, e atos bons e atos maus recebem a recompensa ou a punição apropriadas ... as nações são feitas para sofrer pelas suas más ações e receber benefícios pelos atos bons que praticam". Era uma coincidência curiosa, acrescentou, que desde que a Grã-Bretanha abolira o comércio de escravos e usara a sua influência para a sua abolição internacional, o país tinha prosperado a um ponto nunca visto antes! (Hansard, cli, 1340, 12 de julho de 1858).

Peel e antigo ministro do Comércio, declarou sua convicção de que não era "uma determinação da Providência que o governo de uma nação devesse corrigir a moral de outra" e que era claramente impraticável tentar acabar com "um grande segmento de comércio". Se o Governo desejava suprimir o comércio de escravos, argumentava Gladstone, deveria primeiro revogar a Lei dos Direitos sobre o Açúcar, segundo, dobrar o número de navios na estação da África ocidental, terceiro, conseguir acordos sobre o direito de busca com a França e os Estados Unidos, quarto, obter autoridade para tratar o tráfico de escravos como pirataria, e finalmente, compelir a Espanha e o Brasil a cumprirem as obrigações assumidas por tratado; "as duas primeiras vocês podem fazer", achava ele, "[mas] não as três últimas". Sobre o quinto e último ponto, Gladstone não negava o direito do Governo de exigir o cumprimento pelo Brasil dos seus compromissos contratuais, de conformidade com o tratado de 1826, que tinha sido violado "todos os dias durante os últimos vinte anos", e se tinha o direito de exigi-lo, tinha o direito de fazê-lo "a ponta de espada, em caso de recusa". Manifestou, porém, a ardente esperança de que Palmerston não recorreria no caso à coerção direta. Em conclusão, advertiu a Câmara de que o sistema preventivo contra o comércio de escravos corria o risco de se eternizar incondicionalmente, em base permanente, tornando-se assim "uma das instituições do país", acima da crítica racional.[86]

Quando, de madrugada, a Câmara passou ao voto, quase o dobro do número de deputados de 1848 – um total de 154, compreendendo 48 *whigs* liberais, 17 seguidores de Peel e 89 protecionistas – votou contra a continuação dos esforços da Grã-Bretanha para suprimir o comércio internacional de escravos (pelo menos com os meios até então empregados), mas 232 (176 *whigs* liberais, 23 seguidores de Peel e 33 protecionistas, inclusive, depois de muita hesitação, seu líder, Stanley) permaneceram leais ao trabalho da esquadra da África ocidental.[87] Era, na opinião de um historiador moderno, "a última tomada de posição importante de política humanitária".[88] É impossível dizer quão mais próxima teria sido a votação ou se o resultado teria sido diferente, caso

86 Hansard, cix, 1160-70; Mathieson, *op. cit.,* págs. 108-9.

87 Hansard, cix, 1184-6; diário de Hobhouse (19 de março).

88 Curtin, *Image of Africa,* pág. vii.

Russell não tivesse feito dela uma questão de confiança na sua administração; em todo caso, foi insinuado que alguns *whigs* não compareceram à Câmara; outros, particularmente Lushington, se abstiveram.[89]

Por ora, entretanto, o sistema preventivo britânico tinha sido salvo. Mas apesar deste "marcante triunfo" (como Palmerston o descreveu),[90] era claro que da próxima vez que a questão fosse debatida poderia não ser possível conseguir o apoio da Câmara, a menos que, nesse ínterim, algum efeito sobre o comércio de escravos, especialmente sobre o comércio de escravos para o Brasil, tivesse sido alcançado. Para *The Times*, que continuava a denunciar aqueles que identificavam "a promoção de um princípio inatacável com a manutenção de um esquema particular de violência, rude e bárbaro na sua essência, oneroso na sua prática, ineficaz na sua operação, declarado culpado pelos seus resultados e formalmente condenado por aqueles que eram os principais instrumentos da sua execução", a longa emenda do governo à moção de Hutt, elogiando o trabalho da Marinha e pedindo que uma pressão ainda maior fosse exercida sobre as potências que praticavam o comércio de escravos sugeria a idéia alarmante de uma "aparição armada no Tejo ou talvez no porto do Rio". *The Times* achava difícil supor que "um homem tão prudente e de visão como o nosso secretário dos Negócios Estrangeiros, com tal ódio instintivo pela guerra, não tivesse aquela visão diante dos olhos".[91]

Poucas semanas depois do debate na Câmara dos Comuns, que demonstrara tão claramente como se tinha generalizado a oposição às políticas da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos, mas que ao mesmo tempo tinha reforçado a determinação do Governo de justificar a confiança que tinha nelas, Lorde Palmerston soube das atividades do *Cormorant* e do *Rifleman* na costa brasileira e das subseqüentes discussões de Hudson com Paulino Soares de Sousa, o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro. Também teve a oportunidade de considerar a análise de Hudson da situação no Brasil e suas propostas francas para pôr termo, de uma vez por todas, ao comércio de escravos brasileiro.

---

89 Carta a *The Times*, 21 de março de 1850.

90 Palmerston para Hudson, 31 de março de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/48.

91 *The Times*, 20 de março, 21 de março de 1850.

Palmerston, que há muito tempo defendia operações navais do lado brasileiro do Atlântico logo que houvesse suficientes navios disponíveis, aprovou prazerosamente tudo que o *Cormorant* e o *Rifleman* tinham feito. Também concordou com Hudson em que, de todas as medidas que agora podiam ser tomadas, a continuação e, se possível, a intensificação da pressão naval britânica sobre a costa do Brasil era a que mais provavelmente terminaria por paralisar o comércio de escravos. Imediatamente escreveu a Hudson que o governo brasileiro deveria ser aconselhado a "considerar calma e seriamente a natureza extrema dos direitos que a Grã-Bretanha adquirira contra o Brasil pela violação deliberada, sistemática e longamente continuada de obrigações contratuais pelo governo do Brasil ... [e] a grande moderação e tolerância que o governo britânico tinha mostrado até então ao valer-se desses direitos *apenas em grau tão limitado*".[92] E especificamente advertiu Joaquim Tomás do Amaral, encarregado de negócios brasileiro em Londres, de que o governo britânico estava preparado, se necessário, para recorrer, contra o comércio de escravos brasileiro, a medidas ainda mais rigorosas do que as que já tomara.[93]

Em 1843, os procuradores da Coroa tinham sido de parecer que, de acordo com o tratado sobre direito de busca de 1817, as operações navais britânicas em águas territoriais brasileiras eram ilegais.[94] Desde então, porém, o tratado de 1817 tinha terminado. Numa interpretação estrita, a Lei de 1845, que o substituíra, também limitava ao alto-mar as operações da Marinha britânica, mas baseado como estava no artigo 1 do tratado de 1826, que declarava o comércio brasileiro de escravos pirataria, sempre podia ser esticado, de modo a dar aos navios de guerra britânicos quaisquer poderes de que precisassem. Em 22 de abril de 1850, o Foreign Office avisou o Almirantado, que já prometera reforçar a esquadra na costa brasileira,[95] que as Leis de 1839 e 1845 contra o

---

92 Palmerston para Hudson, nº 10, 13 de abril de 1850, F. O. 84/801. Também Palmerston para Hudson, 31 de março de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/11; Palmerston nº 12, 13 de abril de 1850, F. O. 84/801.

93 Amaral para Paulino, nº 8, Reservado, 24 de abril, nº 9, Reservado, 26 de abril de 1850, A. H. I. 216/2/14. Palmerston ameaçou ocupar uma parte da costa brasileira como garantia da cooperação do Brasil contra o comércio de escravos.

94 Ver acima, capítulo 7, pág. 212 [O número de página refere-se ao texto inglês original.]

95 Baring para Palmerston, 25 de março de 1850, Broadlands MSS, GC/BA/279; Palmerston para Hudson, nº 7, 4 de abril de 1850, F. O. 84/801.

Sumário

comércio de escravos não continham "restrições quanto aos limites dentro dos quais teriam lugar a busca, detenção e captura de comerciantes de escravos sob a bandeira brasileira ou sem qualquer nacionalidade e, portanto, tais procedimentos podem realizar-se *em qualquer lugar em águas brasileiras* bem como em alto-mar"; o Governo britânico, continuava a nota, não teria, pois, "maior dificuldade em responder a representações do Governo brasileiro contra capturas de navios de escravos feitas em águas *ou portos* brasileiros do que em responder a representações contra tais capturas realizadas em alto-mar" – embora pudesse ser aconselhável limitar as operações navais a lugares onde não houvesse probabilidade de resistência bem sucedida (itálicos meus).[96] Essencialmente, essas instruções destinavam-se a tranqüilizar o Contra-Almirante Reynolds no sentido de que, apesar de terem estado operando dentro de águas territoriais brasileiras, as ações do *Cormorant* e do *Rifleman* em janeiro eram, na opinião do governo britânico, perfeitamente legais e deviam ter prosseguimento. Mas não constituíam também um claro incentivo a Reynolds para ir ainda mais longe? A nota do Foreign Office de 22 de abril de 1850 teve conseqüências de longo alcance, que na ocasião talvez não fossem inteiramente antecipadas.

96 Stanley (*F. O.*) para Hamilton (Almirantado), 22 de abril de 1850, F. O. 84/823 – depois de consulta aos procuradores da Coroa.

Próxima página!

. . . .

Capítulo XII

CRISE E ABOLIÇÃO FINAL, 1850-1851

Em meados de junho de 1850, quando o vapor *Sharpshooter*, despachado da Inglaterra para reforçar a esquadra britânica na costa do Brasil, chegou ao Rio de Janeiro e imediatamente fez sentir a sua presença na vizinhança da capital com a captura de duas embarcações brasileiras – o *Maltesa*, que foi destruído no local, e o *Conceição*, que foi mandado para Santa Helena[1] –, o comércio brasileiro de escravos já estava sendo praticado menos extensamente do que em qualquer outro período em quase uma década. A declaração, freqüentemente repetida pelo Governo brasileiro, da sua intenção de introduzir novas medidas de combate àquele comércio, as atividades dos navios de guerra britânicos ao longo da costa brasileira durante os doze meses anteriores (além da continuada vigilância das esquadras britânicas da África ocidental e do Cabo) e, talvez mais importante, a pletora no mercado de escravos brasileiro depois de vários anos de importações excepcionalmente grandes, tinham-se combinado para reduzir o comércio brasileiro de escravos a uma sombra do que fora. Só 8.000 escravos tinham sido desembarcados ao longo da costa entre Santos e Campos durante o período janeiro-junho de 1850, menos de um terço do número importado em qualquer período

1 Contra-Almirante Reynolds para Almirantado, 22 de junho de 1850, F. O. 84/827.

comparável de anos recentes. Só a Bahia, onde significativamente nem um único navio de patrulha britânico tinha aparecido durante quase um ano, importara a sua quota habitual de escravos – pouco mais de 4.000.[2] James Hudson, o encarregado de negócios britânico, e o Contra-Almirante Reynolds, que então já deslocara o navio-capitânia *Southampton* de Montevidéu para o Rio de Janeiro, estavam ansiosos por que a Marinha britânica atacasse o comércio brasileiro de escravos enquanto estava nessa situação de debilidade, e Hudson percebeu rapidamente a significação da nota do Foreign Office, de 22 de abril de 1850, para o Almirantado, que chegara com a correspondência e as instruções trazidas pelo *Sharpshooter*. Em 18 de junho, numa conferência no mar, os dois homens se puseram de acordo sobre um plano de ação.[3] Dois dias mais tarde, Hudson advertiu Paulino Soares de Sousa, o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, sobre as medidas que, disse ele, fora autorizado a adotar.[4] Paulino, segundo relatou Hudson, ficou estupefato. O Governo brasileiro, recordou Paulino a Hudson, estava planejando introduzir uma nova legislação que, esperava-se, tornaria muito mais fácil para as próprias autoridades brasileiras acabar com o que restava do comércio. E este era de fato o caso: num segundo Relatório à Câmara do Deputados, em maio, Eusébio de Queirós, o ministro da Justiça, tinha declarado, esperançoso, que a opinião pública estava-se inclinando fortemente pela abolição e que o perigo para a segurança interna, como decorrência da importação de escravos em larga escala, era tão grave que *naquela sessão* o governo "empenharia todo seu esforço para promover o exame do projeto que, com aquele objetivo, foi submetido ao Legislativo (em setembro de 1848) e já tem sido discutido".[5] Restava, porém, o fato de que ele não tinha agido. Longe de estar unido quanto à questão do comércio de escravos, o governo brasileiro permanecia apreensivo sobre até onde poderia levar consigo os grandes proprietários de terra do país, o Legislativo (em particular o Senado, já que, depois das eleições de 1849, o governo tinha o

2 Ver Apêndice. Também Porter (Cônsul na Bahia) para Palmerston, nº 7, 13 de julho de 1850, F. O. 84/808.

3 Relatado em Hudson para Palmerston, nº 38, 27 de julho de 1850, Secreto, F. O. 84/805.

4 Relatado em Hudson para Palmerston, nº 38, 27 de julho de 1850, Secreto, F. O. 84/805.

5 *Relatório do Ministério da Justiça* (Rio de Janeiro, maio de 1850).

controle quase completo da Câmara) e o Conselho de Estado. Ainda se ouviam vozes influentes argumentando que a abolição imediata era completamente impossível: no dia 13 de maio, por exemplo, Holanda Cavalcanti tinha introduzido no Senado um projeto para a renegociação do tratado anglo-brasileiro de 1826 a fim de permitir um comércio de escravos regulamentado – embora, exatamente no mesmo dia, Candido Batista de Oliveira também tivesse introduzido um projeto que visava a reforçar a lei de 1831.[6] Além disso, o governo estava naturalmente preocupado que qualquer iniciativa contra o comércio de escravos não parecesse o resultado de uma capitulação frente à pressão britânica, como os liberais, na esperança de desacreditarem os esforços do Governo, certamente sugeririam. Em 27 de maio, no Senado, durante o debate sobre a Fala do Trono,[*] do Imperador, o ex-presidente liberal do Conselho de Ministros, Francisco de Paula Sousa, insistiu em que o Governo devia "agir e legislar conforme ditavam os nossos interesses, por nossa própria vontade, para benefício do nosso país, e não para o estrangeiro"[*]. Ele não via como o Governo podia tomar quaisquer medidas para suprimir o comércio enquanto suportava "todos os males da guerra, sem que ela tivesse sido declarada".[*] O Brasil, declarou, devia primeiro mostrar que tinha "sangue nas veias"; exigindo que a Marinha britânica respeitasse a bandeira brasileira e, se necessário, tomando medidas para resistir à agressão britânica em águas brasileiras, o Governo demonstraria não estar agindo por medo.[7] No entanto, ainda em 11 de junho, Paulino enviara a

---

6 *Jornal do Comércio*, 14 de maio, 15 de maio de 1850; Alves, R. I. H. G. B. (1914), págs. 243-4; Tavares Bastos, *Cartas do Solitário* (Rio de Janeiro, 1863), pág. 175. Em 1º de julho, uma Comissão Especial do Senado composta de Paula Sousa, Limpo de Abreu e o Visconde de Abrantes apresentou seu relatório sobre os dois projetos perante o Senado. As operações navais britânicas na costa brasileira, declarava, constituíam "um permanente ... obstáculo que impedirá o êxito de quaisquer medidas que o governo possa adotar para reprimir o tráfico. Esta nova dificuldade vem unir-se a outras já existentes". Chegava, porém, à conclusão de que as medidas repressivas contra o comércio de escravos não podiam mais ser evitadas, embora, em vez de endossar o projeto de Cândido Batista, se contentassem em recordar ao Senado que havia na Câmara um projeto contra o comércio de escravos, do qual o Senado já adotara uma versão anterior (Hudson nº 35, 27 de julho de 1850, F. O. 84/804; Alves, *op. cit*., págs. 244-6).

* Em português no original. (N. T.)

* Citação traduzida do texto inglês. (N. T.)

* Idem.

7 Excertos de debates no Senado, 27 de maio, 2 de julho de 1850, anexo a Hudson nº 35; também Alves, *op. cit*., pág. 246.

Hudson uma cópia do projeto contra o comércio de escravos que o Governo brasileiro se propunha apresentar à Câmara. E era para discutir as suas disposições que ele mesmo tinha arranjado a reunião de 20 de junho, na qual Hudson o tinha advertido das medidas adicionais contra o comércio de escravos a serem adotadas pela Marinha britânica.[8]

Em 22 de junho, o Contra-Almirante Reynolds determinou aos navios de guerra britânicos sob seu comando que entrassem em portos e águas territoriais brasileiros e tirassem quaisquer navios que se estivessem equipando para o tráfico.[9] Logo no dia seguinte, o *Sharpshooter* subiu a costa até o porto de Macaé. Protegidos pelos canhões do *Sharpshooter*, dois barcos entraram no porto e vinte minutos depois – no meio de uma saraivada de fogo de mosquete e de tiros das baterias costeiras – apareceram com o bergantim *Polka*.[10] O *Sharpshooter* continuou a inspecionar o litoral próximo, mas, embora tivesse abordado várias embarcações suspeitas, não foram feitas outras capturas. Em 26 de junho, com os canhões do *Cormorant* apontados para o forte, dois barcos britânicos entraram em Cabo Frio e queimaram o bergantim *Rival*, enquanto uma multidão raivosa mas impotente se juntava na praia.[11] O *Cormorant* desceu então a costa para Paranaguá, umas duzentas milhas ao sul de Santos, onde era sabido que vários navios se estavam equipando para o tráfico. No dia 29, o Comandante Schomberg enviou uma nota ao comandante do forte no estuário do rio, informando-o das novas instruções que recebera do Almirantado "para examinar todos os navios *suspeitos* e apreender todos os que estivessem praticando o tráfico de escravos, *onde* quer que possa encontrá-los, no cumprimento da Convenção Perpétua Conjunta de 1826", e pedindo a cooperação do comandante. Aparentemente a nota nunca foi aberta: perguntaram a Schomberg apenas o seu destino e cortesmente o deixaram prosseguir. Ele encontrou um grupo de navios ancorados. Entre aqueles claramente prontos para viagens

---

8 Hudson para Paulino, 3 de julho de 1850, Particular, A. H. I. 284/4/3; Hudson para Palmerston, nº 38, 27 de julho, Secreto, F. O. 84/805. Hudson conseguiu dar a impressão de que, na reunião de 20 de junho, tinha forçado Paulino a retirar do projeto o artigo final, que repetia a lei de 1831; na verdade, isto já tinha sido decidido pelo governo brasileiro (cf. acima, capítulo 11, págs. 315-16 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

9 Instrução permanente nº 16, 22 de junho de 1850, anexo a Hudson nº 38, Secreto.

10 Bailey para Reynolds, 25 de junho, anexo a Reynolds para Almirantado, 26 de junho de 1850, F. O. 84/827.

11 Schomberg para Reynolds, 5 de julho, anexo a Hudson nº 30, 27 de julho de 1850, F. O. 84/804.

de comércio de escravos estavam o brigue *Sereia*, que já desembarcara 800 escravos em Macaé, em julho de 1848, 840 em Dois Rios, em maio de 1849, 900 em Campos, em novembro de 1849, e 986 em Santos, em março de 1850; o brigue *Leônidas* (também conhecido como *Dona Ana*), que tinha desembarcado 800 escravos em Dois Rios, em março de 1850, o bergantim *Astro*, que tinha feito dois desembarques em 1849 e um terceiro, de 600 escravos, em Macaé, em fevereiro de 1850; e o *Lucy Ann* (também conhecido como *Campaneja*), que se dizia ter capacidade para transportar 1600 escravos. O *Astro* foi afundado pela própria tripulação, durante a noite, para evitar ser capturado, mas no dia seguinte as outras embarcações foram abordadas, apesar dos protestos das autoridades municipais contra a "presunção iníqua e prepóstera" de Schomberg, a sua "desmedida arrogância" e os seus atos de "pura pirataria". Quando os três navios estavam sendo rebocados para o mar, o forte abriu fogo e, no curto embate que se seguiu, um marinheiro britânico foi morto, dois mais foram feridos e o *Cormorant* ficou ligeiramente danificado. Em 1º de julho, entretanto, Schomberg queimou o *Leônidas* e o *Sereia* em plena vista do forte, mandou o *Lucy Ann* para Santa Helena e subiu novamente a costa, depois "deste interessante serviço".[12]

Na sexta-feira, 5 de julho, o *Cormorant* parou no Rio de Janeiro antes de continuar a inspecionar as enseadas, ancoradouros e baías de Rio das Ostras, Guarapari, Santa Anna, Armação e Cabo Frio, ao norte. Durante o fim de semana, a capital ferveu com relatos extravagantes do ocorrido em Paranaguá – e em outros lugares. Chegou-se a dizer que o forte tinha sido completamente destruído, com pesadas perdas humanas, e que a Marinha britânica estava-se preparando para bombardear a própria capital, remover da baía todos os navios suspeitos de tráfico de escravos

12 Schomberg para o comandante do forte de Paranaguá, 29 de junho, anexo a Paulino para Hudson, 31 de janeiro de 1851 (em Hudson para Palmerston, nº 18, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843); memorando sobre navios de escravos em Paranaguá, anexo a Hudson para Paulino, 12 de julho de 1850 (em Hudson nº 32, 27 de julho de 1850, F. O. 84/804); Filástrio Nunes Pires (juiz municipal, Paranaguá) para Schomberg, 30 de junho, anexo a Reynolds para Almirantado, 6 de julho de 1850, F. O. 84/827; Schomberg para Hudson, 5 de julho de 1850, anexo a Hudson nº 30, 27 de julho de 1850, F. O. 84/804; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (Rio de Janeiro, maio de 1851). O incidente tem atraído muita atenção entre historiadores paranaenses. Ver, por exemplo, Davi Carneiro, *A História do Incidente* Cormoran [sic] (Curitiba, 1950) para uma descrição do forte, do navio e dos principais protagonistas. (A significação do incidente nos acontecimentos de 1850 é, porém, muito exagerada por Carneiro: ver um artigo de comentário, José Antônio Soares de Sousa, "Documentação para uma Tese sobre o Tráfico de Escravos", R. I. H. G. B. vol. 219 (1953), págs. 266-86).

– e até fugir com as jóias da Coroa! Multidões enraivecidas reuniram-se no Largo do Paço e na praça em frente ao Hotel Pharoux, mas não houve incidentes sérios. Um grupo de brasileiros entrou na pensão do Senhor Wood e espancou alguns marinheiros inglêses, o maquinista-chefe do *Harpy* foi coberto de lama e vários oficiais e marinheiros foram insultados – mas isso foi tudo.[13]

Como resultado de uma série de perguntas apresentadas pelo Deputado Silveira da Mota (São Paulo) em 28 de junho,[14] já se tinha arranjado para que, na segunda-feira seguinte, 8 de julho, o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro fizesse à Câmara uma exposição sobre a atitude do Governo em relação às incursões da Marinha britânica em águas territoriais brasileiras e os seus efeitos sobre o comércio costeiro do Brasil. Com a invasão de portos brasileiros e a troca de tiros entre um forte brasileiro e um navio de guerra britânico, a situação claramente se tornara muito mais séria e, no dia do prometido discurso de Paulino, as galerias, corredores e escadas, bem como a própria Câmara, estavam apinhados com aqueles ansiosos por ouvir o que ele tinha a dizer. No curso de um debate tumultuado, mais de um deputado manifestou sua marcada hostilidade em relação ao comércio de escravos, que todos concordavam ser controlado por estrangeiros e, portanto, "não, propriamente falando, um interesse brasileiro" e que, além disso, era diretamente responsável pelas recentes ofensas britânicas à soberania nacional. A maioria, porém, estava mais preocupada em assegurar que se resistisse firmemente à agressão britânica em águas brasileiras; um deputado achava mesmo que chegara o momento de considerar, calma e seriamente, a possibilidade de ir à guerra com a Grã-Bretanha.[15] No caso, Paulino adiou sua declaração por mais uma semana – até segunda-feira, 15 de julho – de modo que se pudessem reunir informações mais completas e dar consideração adequada aos últimos e inquietantes acontecimentos.

Enquanto isso, uma reunião plena do Conselho de Estado – a primeira desde fevereiro – foi convocada para a tarde de quinta-feira, 11 de julho, e, depois de consultar o jovem Imperador, Paulino redigiu

13 *Jornal do Comércio*, 8 de julho de 1850; Hudson nº 33, 27 de julho de 1850, F. O. 84/804. Houve cenas semelhantes na Bahia (Porter para Palmerston, nº 10, 20 de agosto de 1850, F. O. 84/808).

14 *Jornal do Comércio*, 1 de julho de 1850; Hudson nº 36, 27 de julho de 1850, F. O. 84/805.

15 *Anais do Parlamento Brasileiro: Câmara dos Deputados*, 1850, 2ª sessão, vol II, 112-20; *Jornal do Comércio*, 9 de julho de 1850; Hudson nº 36; Soares de Sousa, R. I. H. G. B. (1953), *op. cit.*, pág. 272.

e circulou à atenção do Conselho um memorando sobre a questão do comércio de escravos. Concluía com uma série de perguntas, muito apressadamente compiladas, que buscavam determinar como o Brasil poderia sair, com um mínimo de constrangimento, de uma situação que Paulino considerava extremamente perigosa:[16] o Brasil deveria resistir à "agressão" britânica, buscar a mediação de uma terceira potência ou negociar um novo tratado contra o comércio de escravos que substituísse a Lei de 1845, que aparentemente não estabelecia restrições às operações da Marinha britânica? Se o governo brasileiro optasse por negociar, era provável que tivesse condições de conseguir melhores termos do que aqueles (baseados no tratado anglo-português de 1842) que tinham sido apresentados por Lorde Howden como a última palavra de Palmerston e rejeitados pelo Brasil em 1848? Poderia qualquer tratado proteger o Brasil de "hostilidades" britânicas se fosse permitida a continuação do comércio de escravos de e para portos brasileiros? Era viável que os próprios brasileiros suprimissem ou pelo menos reduzissem substancialmente aquele comércio? E, finalmente, se os navios de patrulha britânicos continuassem a policiar águas territoriais e portos brasileiros, abordando, revistando, queimando e destruindo embarcações suspeitas de comerciar em escravos, que instruções deveriam ser dadas aos comandantes das fortalezas costeiras e dos navios de guerra brasileiros?

Com o próprio Imperador na presidência, a reunião do Conselho de Estado – com a presença também dos principais ministros – realizou-se numa atmosfera de crise:[17] na opinião de Paula Sousa, era provavelmente a mais grave situação já enfrentada pelo Conselho. Exagerando tanto a escala das recentes operações da Marinha britânica como o grau de planejamento deliberado, em Londres, que estaria por trás delas, parecia agora evidente aos brasileiros que o governo britânico tinha finalmente abandonado toda esperança de persuadir o Brasil a pôr fim ao comércio de escravos e tinha decidido acabar ele mesmo com o tráfico, a qualquer custo. E apesar de se falar muito em luta – o General Lima e Silva, por exemplo, que queria discutir a possi-

16 Anexo, por exemplo, a Paulino para Lopes Gama, 8 de julho de 1850, A.H. I. 55/4.

17 O resumo que se segue dos trabalhos desta importantíssima reunião do Conselho de Estado é tirada de A. N. Códice 307/1, págs. 101-11. Para um breve relato, ver José Antônio Soares de Sousa, *A Vida do Visconde do Uruguai, 1807-66* (Rio de Janeiro, 1945), págs. 208-10: o autor teve acesso aos papéis particulares de Paulino.

bilidade de guerra e argumentava que, no mínimo, deveriam fazer-se preparativos para repelir uma agressão na capital ou perto dela – parecia igualmente claro que o Brasil estava virtualmente impotente para resistir à Marinha britânica e qualquer tentativa de fazê-lo só poderia agravar a situação: o comércio brasileiro seria completamente paralisado, com sérias conseqüências para toda a economia nacional e a receita pública, a população escrava poderia inflamar-se perigosamente, a estabilidade interna recentemente estabelecida seria ameaçada e, sempre a consideração mais importante, a posição do Brasil ficaria seriamente enfraquecida na confrontação em perspectiva com Rosas, no rio da Prata, se o país estivesse envolvido ao mesmo tempo em um conflito com a Grã-Bretanha. Além disso, como resistir à pressão britânica equivaleria a uma defesa aberta do comércio de escravos, o Brasil não poderia esperar apoio externo nessa hora de necessidade, agora que o tráfico era tão universalmente condenado (embora Paula Sousa se perguntasse se o Brasil poderia apelar para os Estados Unidos, baseado em que a Grã-Bretanha estava violando a Doutrina de Monroe).[18] Foi sugerido que o Brasil poderia oferecer-se para entrar em novas negociações com a Grã-Bretanha, sob condição de que cessassem as "violências", mas o Conselho percebeu que isso implicaria pedir sob pressão o tipo de tratado que ele tinha consistentemente se recusado a aceitar no passado e, em todo caso, era difícil de acreditar que, tendo ido tão longe, o Governo britânico, com ou sem um novo tratado, fosse agora afrouxar a pressão antes de o comércio de escravos estar definitivamente suprimido. Assim, gostando ou não, até o Conselheiro Honório Hermeto Carneiro Leão, antes um firme defensor dos interesses do comércio de escravos, chegou finalmente à opinião de Paulino sobre a situação e à solução que ele insinuara em suas treze perguntas: como, de toda maneira, o comércio de escravos estava a ponto de ser esmagado, o Governo brasileiro podia perfeitamente cumprir as obrigações assumidas por tratado pelo Brasil e fazer aprovar os seus próprios planos para a supressão do tráfico tão depressa quanto possível; só então poderia entrar em negociações com a Grã-Bretanha de uma posição de relativa força e exigir que fossem respeitados os direitos do país. (Bernardo Pereira de Vasconcelos, o

18 A França foi mais tarde sondada sobre o seu apoio, mas St. George, o ministro francês, deixou absolutamente claro que, nesta questão, o Brasil estava sozinho (St. George, 23 de julho, citado em Lira, *História de Dom Pedro II*, i, 321-2).

outro grande adversário da Grã-Bretanha na questão do comércio de escravos, tinha sido vítima da febre amarela dois meses antes; sua morte removeu o maior obstáculo para que o Conselho de Estado chegasse a um acordo sobre as medidas de combate ao comércio).[19] Vários membros do Conselho logo assinalaram que a tarefa do Governo tinha-se tornado algo mais fácil pelo fato de a escala do tráfico já se ter consideravelmente reduzido e de o sentimento abolicionista continuar a ganhar terreno: poucos dias antes, tinha-se realizado reunião preliminar de uma sociedade abolicionista brasileira – A Sociedade Contra o Tráfico e Promotora da Colonização.[20] Se, porém, o Governo, ainda naquele ano, tinha abordado o problema com certa apreensão por causa da sua incerteza sobre como a população em geral – e particularmente os proprietários de terras – reagiriam à abolição, agora tinha ainda outro motivo de preocupação – a crescente indignação popular com a persistente violação da soberania brasileira pela Marinha britânica. Que esperança podia ter o governo de levar a cabo seus próprios planos de supressão se a Grã-Bretanha continuasse com as suas ações contra o comércio de escravos na costa brasileira? Como estavam as coisas, o governo certamente incorreria no ódio não apenas daqueles que favoreciam a continuação do tráfico,

19 Por ocasião da morte de Vasconcelos, Hudson escrevera: "sua morte removerá um dos principais obstáculos [*sic*] para a supressão do comércio de escravos neste país" (Hudson nº 26, 12 de maio de 1850, F. O. 13/275). O Cônsul Ryan (Pará) e o Vice-Cônsul Goring (Pernambuco) também morreram de febre amarela no começo de 1850. O surto da terrível epidemia de febre amarela no Brasil (1849-50) teve a sua origem finalmente rastreada até um navio de escravos e essa descoberta provou ser uma arma poderosa nas mãos dos adversários do tráfico (Hudson nº 46, 2 de setembro de 1850, F. O. 84/806: recortes de imprensa anexos). O comércio de escravos também foi culpado pela difusão de sífilis, elefantíase, oftalmia, varíola e quase todas as outras moléstias conhecidas.

20 Em seu discurso inaugural, no dia 7 de setembro, o primeiro presidente da Sociedade, Dr. Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite, um defensor das políticas da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos em 1845 (ver acima, capítulo 9, pág. 250 [O número da página refere-se ao texto inglês original], hipotecou seu apoio aos esforços do governo contra o comércio de escravos, entre outros motivos, porque removia a causa das "exigências exageradas" da Grã-Bretanha. Também chamou atenção para o fato de que "a independência do Brasil seria ilusória enquanto se permitisse que portugueses permanecessem no país transformando a população numa massa corrompida de escravos e senhores de escravos" (citado em Hesketh para Palmerston, nº 13, 9 de setembro de 1850, F. O. 84/808. Também *O Filantropo*, que se tornou o órgão oficial da Sociedade, 13 de setembro de 1850; Hudson nº 57, 10 de outubro de 1850, F. O. 84/806). No dia 11 de julho, exatamente na data em que o Conselho de Estado se reuniu para discutir a questão do comércio de escravos, um artigo no *Jornal do Comércio* argumentava que "a civilização indolente e impura importada da África está crescentemente desacreditada, a opinião pública está claramente mudando e já é preciso alguma coragem para qualquer pessoa proclamar sua profissão de comerciante de escravos" (citado em Rodrigues, *Brazil and Africa*, págs. 193-4). (As citações de textos em português foram traduzidas da obra original em inglês (N. T.)).

mas também dos que, como Paula Sousa, preferiam que a abolição se desse “por própria vontade, por próprio interesse, e não por obrigação”.[*] Qualquer decisão de agir não poderia deixar de parecer como resultado da pressão britânica e não de convicção própria. De fato, o Governo estaria adotando a política advogada por seus adversários políticos, os quais certamente alegariam que, por deixar de suprimir mais cedo o tráfico, o próprio Governo era culpado pela crise. Era, porém, tarde demais para uma ação espontânea: o Governo estava pagando o preço da sua própria procrastinação e timidez. Estava sendo submetido a duas pressões conflitantes, declarou Lopes Gama; uma exercida pelos traficantes e seus aliados, para a continuação do comércio, outra, pela Grã-Bretanha, para a sua supressão; “só com a cessação da primeira”, concluía, podemos obter a cessação da segunda”.[*][21] Depois de muitas horas de discussão, o Conselho de Estado decidiu afinal que, quaisquer que fossem as dificuldades e conseqüências, o Brasil não tinha agora alternativa senão suprimir o comércio ilegal de escravos. Logo no dia seguinte, 12 de julho de 1850, Eusébio de Queirós fez o que havia meses tinha estado prometendo fazer: convidou a Câmara dos Deputados a retomar, em sessão secreta, a consideração do projeto contra o comércio de escravos introduzido inicialmente em setembro de 1837, reintroduzido em setembro de 1848 e, desde então, substancialmente modificado.[22]

Enquanto isso, Paulino tinha entrado em contacto com Hudson. Reuniram-se em 13 de julho, dois dias antes da data em que Paulino deveria fazer à Câmara uma exposição completa sobre a política do governo. Nessa reunião, Hudson foi informado da decisão do Governo brasileiro de tomar medidas efetivas para a supressão do comércio de escravos – medidas, Paulino tratou exaustivamente de recordar, que sempre tivera a intenção de tomar e das quais o representante britânico tinha sido plenamente informado. Ao mesmo tempo, Paulino ressaltou que o Brasil não podia tolerar a continuação das atividades recentes da Marinha britânica – preferiria ir à guerra – e, além disso, sem algum

---

* Em português no original. (N. T.)

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

21 Citado por Soares de Sousa, *Vida do Uruguai*, págs. 209-10, e Rodrigues, *op. cit.*, págs. 167-8

22 Alfredo Valadão, *Eusébio de Queirós* (Rio de Janeiro, 1951), págs. 44-5; Alves, R. I. H. G. B. (1914), pág. 249. Ao fim do dia, um comunicado oficial declarava que a Câmara tinha rejeitado o artigo 13, que revogava a lei de 1831, “com quase unanimidade”. (Em português no original (N. T.)).

entendimento prévio sobre a conduta futura dos navios de guerra britânicos na costa brasileira, os próprios planos do Governo não poderiam ter êxito. Uma repetição de incidentes como o de Paranaguá, declarou Paulino, só poderia levar a uma explosão de nacionalismo tão violenta que apagaria quaisquer sentimentos de hostilidade em relação ao comércio de escravos, embaraçaria o Governo frente à oposição e prejudicaria a passagem da legislação contra o comércio de escravos de que o Governo precisava. Paulino pediu, portanto, a Hudson que conseguisse, pelo menos, a suspensão imediata daquelas operações que pudessem levar a novos choques com as autoridades costeiras do Brasil.[23] Ciente de que, finalmente, o Brasil tinha um Governo capaz de pôr fim ao comércio de escravos – e também de que, com os limitados recursos navais ao seu dispor seria, em qualquer hipótese, impossível "jogar o jogo de Paranaguá" outra vez – e na suposição de que o Governo britânico queria "a supressão do comércio de escravos e não a guerra com o Brasil", Hudson concordou em pedir ao Contra-Almirante Reynolds para suspender parcialmente a sua instrução permanente de 22 de junho.[24] De seu lado, Reynolds relutou em agir sem instruções de Londres. Ao mesmo tempo, porém, tinha ficado surpreso e bastante preocupado com o que acontecera em Paranaguá; afinal, a nota do Foreign Office de 22 de abril, na qual se baseavam as suas ordens, tinha aconselhado cautela e evitar incidentes. Concordou, portanto, em 14 de julho, em fazer uma pausa na busca e captura de embarcações brasileiras perto de fortes brasileiros. Mas insistiu em que os navios de patrulha sob seu comando continuariam as suas operações em outros pontos das águas territoriais brasileiras e ao longo da costa do Brasil e, além disso, que as operações seriam retomadas em sua plenitude, caso o Governo brasileiro se mostrasse moroso em tomar medidas efetivas contra o

23 Para a opinião de Hudson sobre esta reunião, ver memorando sobre a entrevista de 13 de julho, anexo a Hudson nº 38, 27 de julho de 1850, Secreto, F. O. 84/805; para a lembrança de Paulino, ver Paulino para Hudson, 28 de janeiro de 1851, anexo a Hudson nº 27, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843. A sondagem inicial de Paulino a Hudson (em 11 de julho) foi feita por intermédio de Irineu Evangalista de Sousa, o futuro Barão de Mauá, o empresário mais famoso do Brasil no século XIX e um amigo da Grã-Bretanha, que no ano seguinte distribuiu em Londres 10.000 cópias de um panfleto que explicava a atitude do Brasil em relação ao comércio de escravos, *The Case of England and Brazil and the Slave Trade, stated – by a Brazilian merchant* (Londres, 1851). Ver Richard Graham, "Mauá and Anglo-Brazilian Diplomacy, 1862-1863". H. A. H. R. xlii (1962), pág. 202.

24 Hudson nº 38, Secreto; Hudson para Palmerston, 27 de julho de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/22.

comércio e, particularmente, se os fortes brasileiros dessem proteção ao comércio.[25]

Em 15 de julho, numa atmosfera de excitação reprimida e de grande ansiedade, Paulino, um conservador cujo apoio político, deve-se lembrar, vinha da província do Rio de Janeiro, uma das grandes áreas de escravos do país, falou a uma Câmara dos Deputados lotada e pediu apoio para a momentosa decisão do Governo de suprimir o comércio de escravos.[26] Como primeiro passo, sentiu-se obrigado a negar que o Governo fosse responsável pela crise. Era, disse ele, uma questão nacional e não partidária: os conservadores não eram menos contrários ao comércio do que os liberais agora alegavam ser; no passado, as administrações liberais não tinham feito mais do que as conservadoras para acabar com ele – todos os governos tinham, no essencial, reflet ido os interesses e preconceitos das classes brasileiras proprietárias de terras e de escravos. Quanto aos incidentes recentes em águas e em portos brasileiros, não eram, como tinha sugerido a oposição, conseqüência da conivência do Governo atual com o comércio de escravos, mas antes da falha de todos os governos brasileiros no cumprimento das obrigações decorrentes do tratado de 1826; de fato, vistos na sua verdadeira perspectiva, eles tinham claramente sua origem na Lei ilegal de Lorde Aberdeen, que entrou em vigor em 1845, quando os liberais estavam no poder. (Falando em sentido semelhante em 1852, Eusébio de Queirós descreveu a Lei de 1845 como "o verdadeiro insulto feito à nossa soberania, porque todos os outros são apenas conseqüências mais ou menos re-

25 Ruynolds para Hudson 14 de julho, anexo a Hudson nº 38. A Marinha continuou a fazer capturas ocasionais durante uns poucos meses ainda e não foram totalmente evitados os choques com autoridades brasileiras: o *Harpy*, em Guarapari, em agosto, e o *Cormorant* e o *Sharpshooter*, em Salvador, em setembro-outubro por exemplo, estiveram envolvidos em incidenes resultantes de seu serviço de patrulha contra o comércio de escravos.

26 *Anais do Parlamento Brasileiro*: Câmara dos Deputados, 1850, 2ª sesão, ii págs. 192-208; *Jornal do Comércio*, 16 de julho; também impresso em *Três Discursos do Ilmo. Sr. Paulino José Soares de Sousa* (Rio de Janeiro, 1852), págs. 1-37. Excertos em Hudson nº 36; Soares de Sousa, R. I. H. G. B. (1953), págs. 211-15; Rodrigues *op. cit.*, págs 168-70. O discurso de 15 de julho de Paulino produziu na imprensa um acentuado movimento contra o comércio de escravos, inclusive em jornais antes contrários à Grã-Bretanha favoráveis ao tráfico, como o *Correio da Tarde* e *O Brasil* muitos aproveitaram a oportunidade para reimprimir o famoso discurso do bispo da Bahia contra o comércio de escravos, de julho de 1827, na Câmara dos Deputados (v. acima, capítulo 3, págs. 64-5 [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]) Para as acusações e contra-acusações de liberais e conservadores, em junho-julho de 1850, sobre que partido tinha sido o principal responsável por permitir, no pasado, a continuação do comércio de esvravos, ver Rodrigues, *op. cit*.

motas daí resultantes".)[27] Paulino não procurou, entretanto, disfarçar o fato de que era a pressão britânica que tinha finalmente compelido o Brasil a acabar com o comércio de escravos – pouco disse sobre o aumento do abolicionismo brasileiro – e apresentou à Câmara um relato longo, detalhado e notavelmente justo da campanha desenvolvida pela Grã-Bretanha, durante o meio século anterior, pela abolição internacional do tráfico e das vicissitudes que tinham assediado as relações anglo-brasileiras no tocante à questão do comércio de escravos. "O Brasil", declarou, "é hoje a única nação que não concordou com este sistema [contra o comércio de escravos] ... O tráfico é agora praticado quase exclusivamente sob a nossa bandeira ... Quanto maior a facilidade para cobrir com a nossa bandeira essas especulações, tanto maior o número de insultos que diariamente teremos de sofrer ... É natural que a Inglaterra, a cada vez, nos pressione mais a fim de completar o seu sistema." Com todo o mundo civilizado agora contra o comércio de escravos e com uma poderosa nação como a Grã-Bretanha decidida a acabar com ele de uma vez por todas, "Podemos resistir à torrente?", perguntava – e respondia: "Acho que não." O comércio de escravos estava condenado e, antes de muito tempo, a economia brasileira, especialmente a agricultura – que Paulino admitia estar, a curto prazo, ainda dependente da importação de escravos – teria de adaptar-se à nova situação, por mais difícil que isto viesse a ser. Era, porém, necessário para o Governo tomar medidas imediatas para a supressão do comércio, argumentava, porque esta era a única maneira de pôr fim aos incidentes na costa brasileira, os quais, se fossem deixados continuar – e possivelmente agravar-se –, acabariam por levar necessariamente à guerra com a Grã-Bretanha, o que só poderia resultar na ruína do Brasil.[28] Ao mesmo tempo, sabendo que o Contra-Almirante Reynolds concordara em suspender operações navais perto de fortes brasileiros, Paulino pôde apaziguar aqueles sentimentos nacionalistas que seriam necessariamente ofendidos por esta capitulação frente à coação britânica: anunciou que os comandantes

27 Discurso de 16 de julho de 1852. Para referência v. pág. 361 [o número da página refere-se ao texto inglês original], nº 4.

28 Dois anos mais tarde, numa conversa com Henry Southern, o ministro britânico, Paulino disse que o governo tinha achado inútil argumentar com influentes proprietários, compradores e vendedores de escravos com base na filantropia ou na economia política. Eles foram induzidos a apoiar, ou pelo menos a não se oporem, ao governo pela indicação das sérias consequências para o Brasil, de uma guerra com a Grã-Bretanha (Southern nº 78, 10 de maio de 1852, F. O. (84/878).

das fortalezas costeiras brasileiras receberiam ordens de impedir pela força quaisquer novas capturas de navios brasileiros por agressores estrangeiros em águas brasileiras.[29] Hudson, que numa série de despachos para Londres datados de 27 de julho sugeria, enganosamente, que a decisão de agir do Governo brasileiro era conseqüência exclusiva dos seus esforços singulares e, em particular, de ter persuadido Reynolds a expedir as ordens de 22 de junho, e que mesmo agora continuava cético quanto à determinação e capacidade do Governo brasileiro de acabar com o comércio de escravos, comentou, apesar disso:

> O discurso feito por Sua Excelência fará época na história do Brasil. É um desempenho altamente honroso ... uma peroração brilhante ... acredito ter sido a primeira vez que a nação brasileira foi informada correta e publicamente da sua posição e dos seus compromissos. A prova de que o coração do povo brasileiro e dos seus representantes é judicioso está no fato de que a Câmara dos Deputados acolheu o discurso do Senhor Paulino com a mais grave e profunda atenção. Ao final, não houve uma voz de desacordo com qualquer das propostas que continha. Foi recebido com sinais unânimes de cordial aprovação e o ministro, cuja coragem lhe tinha permitido alcançar uma grande vitória sobre o pior inimigo do Brasil, o comerciante de escravos, recebeu as mais calorosas congratulações.[30]

O projeto de Eusébio de Queirós contra o comércio de escravos passou rapidamente pela Câmara, onde os deputados que ousaram fazer uma última defesa do comércio de escravos foram silenciados; foi aprovado em 17 de julho. Houve alguma oposição no Senado, mas depois de uma série de debates em sessão secreta, o projeto foi aceito em 13 de agosto.[31] Uma semana mais tarde, foi enviado ao Imperador, que através do seu mordomo-mor, José de Mascarenhas, já tinha feito saber, talvez decisivamente, à Câmara e ao Senado do seu apoio a ele, e que resistiu a uma jogada de última hora de conserva-

29 Depois de uma circular imperial aos presidentes das províncias marítimas, 31 de julho de 1850 (anexo a Reynolds para Almirantado, 9 de setembro de 1850, F. O. 84/828)., foram de fato expedidas instruções aos comandantes dos fortes, p. ex., instruções do presidente da Bahia, 19 de agosto (anexo a Porter nº 11, 7 de setembro de 1850, F. O. 84/808).

30 Hudson nº 36; citado em Soares de Sousa, R. I. H. G. B. (1953), págs. 280-1. Hudson estava exultante com, no seu entender, seu triunfo pessoal. Além dos seus despachos, nºs 26-38, 27 de julho de 1850, ver em particular Hudson para Palmerston, 27 de julho de 1850, Broadlands MSS, GC/HU/22. Também Hudson para Palmerston, 9 de setembro de 1850, Particular, F. O. 13/275.

31 Paulino para Amaral, nº 38, 29 de agosto de 1850, A. H. I. 268/1/17; *Jornal do Comércio*, 14 de agosto, 21 de agosto de 1850; Alves, *op. cit.*, pág. 249

dores intransigentes para forçar uma mudança de Ministério.[32] Em 4 de setembro de 1850, o projeto tornou-se lei.[33] Daí em diante, as embarcações brasileiras, onde quer que fossem encontradas, e as estrangeiras em portos, baías, ancoradouros e águas territoriais do Brasil, que estivessem transportando escravos cuja importação no Brasil era proibida pela lei de 1831, ou que tivessem desembarcado escravos, ou que estivessem equipados para o tráfico de escravos, eram passíveis de apreensão pelas autoridades e navios de guerra brasileiros (artigo 1); a importação de escravos no Brasil era declarada pirataria e os "autores" do crime – o proprietário, o comandante ou mestre, o imediato e o contramestre de um navio de escravos – bem como os "cúmplices" – membros da tripulação e indivíduos que ajudassem no desembarque ou que escondessem escravos recém-importados ou que de qualquer maneira obstruíssem a ação das autoridades – eram passíveis de punição de conformidade com a lei de 1831 e com o Código Criminal (artigos 3 e 4); todas as embarcações capturadas seriam vendidas e o produto da venda, dividido entre captores e informantes (se houvesse), enquanto o governo concederia aos captores um prêmio adicional de 40 mil-réis por africano libertado (artigo 5); os escravos capturados seriam ao final reexportados às custas do estado e, enquanto esperassem, empregados em trabalho supervisionado pelo Governo e não, como no passado, alugados a particulares (artigo 6); não seriam concedidos passaportes a navios que se dirigissem à costa da África até que os proprietários assinassem uma declaração de que não praticariam o comércio de escravos e dessem uma garantia igual ao valor do navio e de sua carga, a qual só seria cancelada depois de um período de dezoito meses (artigo 7); todos os casos relativos a embarcações capturadas sob suspeita de tráfico de escravos seriam julgados em primeira instância por juízes especialmente designados em auditorias da

32 Hudson nº 38, 27 de julho de 1850; St. George (ministro francês), 4 de setembro, citado em Lyra, *op. cit.*, I, pág. 324. Tem-se argumentado que a aproximação entre conservadores e liberais moderados à custa dos ultraconservadoresna questão do comércio de escravos em 1850 marca o começo daquilo que ficou conhecido na década de 50 como a política de conciliação (ver, por exemplo, Vicente Licínio Cardoso, *À margem da história do Brasil* (São Paulo, 1933), págs. 135-6). *Lei 581, 4 de setembro de 1850. Impressa em E. Bradford Burns (ed.), A Documentary History of Brasil* (Nova York, 1966), págs. 231-4; Perdigão Malheiro, ii. 241-2; Pereira Pinto, I, 462-6.

33 Lei 581, 4 de setembro de 1850. Impressa em E. Bradford Burns (ed), *A Documentary History of Brazil* (Nova York, 1966 págs. 231-4; Perdigão Malheiro, ii 241-2; Pereira Pinto, I, 462-6.

Marinha,* embora as pessoas mencionadas no artigo 3 da lei de 1831, mas não incluídas no artigo 3 da nova lei (isto é, os *compradores* de escravos recém-importados), fossem julgadas, como antes, em tribunais ordinários do Brasil (artigos 8 e 9). Em 14 de outubro de 1850, o governo publicou um decreto que regulava o procedimento nas auditorias da Marinha e estabelecia em detalhe a evidência circunstancial com base na qual uma embarcação seria presumida culpada de tentar praticar o comércio ilegal de escravos (era uma formidável lista de itens). Finalmente, um decreto de 14 de novembro de 1850 regulou a maneira pela qual se poderia apelar à Secção de Justiça* do Conselho de Estado.[34]

Assim, depois de a lei de novembro de 1831 ter sido virtualmente letra morta durante quase vinte anos, entrou em vigor uma segunda e mais abrangente lei brasileira contra o comércio de escravos. Ambas resultaram, em boa parte, da pressão britânica e ambas foram introduzidas num momento em que o comércio brasileiro de escravos já estava sendo praticado a um ritmo muito reduzido. Havia, entretanto, diferenças importantes entre a situação de 1850 e a de 1831; não apenas era mais urgente, de todos os pontos de vista, que os últimos vestígios do tráfico fossem esmagados e sua reaparição tornada impossível, mas, em 1850, o Brasil tinha pela primeira vez um governo com suficiente autoridade e poder para fazer cumprir a sua vontade. O Governo conservador de 29 de setembro de 1848 era o mais forte e o mais estável que o Brasil tinha conhecido desde a independência. Concebidas para fortalecer a autoridade do governo central no Rio de Janeiro, certas reformas constitucionais, administrativas e judiciárias, a começar pela reinterpretação do Ato Adicional de 1834, em maio de 1840, a Maioridade, em julho de 1840, e a reforma do Código Criminal, em dezembro de 1841, estavam finalmente, no fim dos anos 40, começando a dar frutos, e o que veio a ser a última das revoltas provinciais – a insurreição praieira (1848-9), em Pernambuco – tinha sido recentemente dominada com êxito. A Guarda Nacional e as forças policiais provinciais eram agora mais numerosas e mais bem organizadas e, com a continuada expansão das exportações

* Em português no original. (N. T.)

* Em português no original. (N. T.)

34 Impresso em Pereira Pinto, I. 466-86, 487-90. Ver também avisos do Ministério da Justiça de 17 de outubro, 31 de outubro de 1850, A. N. Códice 302/1; e resoluções de 30 de outubro, 14 de novembro de 1850 em Imperiais Resoluções tomadas sobre Consultas da Secção de Justiça do Conselho de Estado, Parte I (1842-63), págs. 237-9, 242-6.

brasileiras e a terminação, em 1844, do tratado comercial anglo-brasileiro, que tinha limitado as tarifas que podiam ser impostas a produtos importados, a posição financeira do governo brasileiro tinha melhorado consideravelmente, havendo agora, conseqüentemente, fundos disponíveis para, entre outras coisas, o desenvolvimento da Marinha brasileira, que mais uma vez podia ser utilizada na repressão ao comércio de escravos. Em julho de 1850, ela compreendia trinta e cinco navios – seis posicionados entre Rio e Pará, vinte e dois (inclusive um a vapor) entre Rio e Rio Grande do Sul e quatro no Rio da Prata;[35] durante os seis meses seguintes, vários outros navios a vapor, inclusive ex-negreiros como o *Serpente*, foram comprados e o Governo alimentou planos de uma rápida expansão das forças navais (tendo em mente tanto Rosas como a questão do comércio de escravos). Navios de guerra brasileiros – inclusive o *Urânia*, o *Golfino*, o *Dom Afonso* e o *Fidelidade* – patrulhavam agora a costa entre Cabo Frio e a Ilha Grande, examinando enseadas e baías e revistando embarcações suspeitas; foram feitas várias capturas, inclusive a do navio de escravos *Rolha* (pertencente a Joaquim Pinto da Fonseca, irmão do notório Manuel Pinto), que em 4 de outubro foi apreendido, com duzentos escravos a bordo, pelas autoridades de Macaé e pelo vapor de guerra *Urânia*. Enquanto isso, conforme prometera, o Governo tinha estabelecido tribunais no Rio de Janeiro, em Belém (Pará), em São Luís (Maranhão), Recife, Salvador e Porto Alegre para julgar as embarcações capturadas. Ao mesmo tempo, foram dadas ordens estritas aos presidentes das províncias costeiras para fechar todos os depósitos de escravos, apreender quaisquer escravos neles encontrados e assegurar que nenhum navio fosse equipado para o tráfico. E, no essencial, essas ordens foram rápida e energicamente cumpridas.[36] De fato, em algumas províncias, elas tinham sido antecipadas: em 15 de julho, por exemplo, no mesmo dia em que Paulino fez o seu famoso discurso perante a Câmara dos Deputados, Vicente Pires da Mota, presidente de São Paulo, tinha determinado a apreensão de todos os navios que estivessem sendo equipados ou desembarcando escravos na província. Os "estrangeiros insolentes" que dirigiam o comércio brasileiro de escravos, explicou, eram a causa, ou melhor,

---

35 Ministério da Marinha, Relatório, maio de 1850, citado em Hudson nº 31, 27 de julho.

36 Hudson nº 60, 10 de outubro de 1850, F. O. 84/806; *Relatório do Ministério da Justiça*, 13 de maio de 1851; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 14 de maio de 1851.

serviam de pretexto para os ataques ingleses a embarcações nacionais em águas e portos brasileiros. "É necessário frear esta meia dúzia de indivíduos que, cuidando apenas dos seus próprios ganhos, envolvem a nação em grandes dificuldades ... uma fiel cooperação das autoridades é indispensável ao Governo, que nada pode fazer sem a sua valiosa assistência"[37] Também se deixou claro a todos os chefes de polícia, subdelegados, magistrados e autoridades municipais através do Brasil que, no futuro, o caminho para a promoção seria a supressão do comércio de escravos e que a conivência com ele levaria agora à demissão. E como prova final das suas boas intenções, embora a lei de 1850 não contivesse normas adequadas para tratar dos homens por trás do comércio de escravos – "aquele bando de rufiões e seqüestradores que por tanto tempo mandaram nas autoridades brasileiras", como Hudson os descreveu[38] –, alguns dos principais comerciantes estrangeiros, por exemplo, Joaquim Pinto da Fonseca (que tinha conservado a nacionalidade portuguesa), e o sardo Pareto, foram detidos, presos e finalmente tiveram ordem de deixar o país. Em meados de novembro, Hudson pôde informar que, nas províncias de Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo e Santa Catarina, o comércio de escravos tinha sido quase paralisado. Só 5.000 escravos foram importados nessas províncias entre junho e dezembro de 1850 – e muito poucos deles foram desembarcados depois de outubro. Além disso, também pôde informar que não havia navios sendo equipados em parte alguma de toda a costa brasileira, de cinqüenta milhas ao sul da Bahia até o Rio Grande do Sul. Ele suspeitava, entretanto, que os comerciantes de escravos estavam transferindo as suas operações para o Nordeste, onde ainda não havia evidência de um declínio do comércio. Bem ao contrário: entre julho e dezembro de 1850, 5.000 escravos tinham sido desembarcados na Bahia (mais do que em qualquer período anterior de seis meses desde 1847), e durante o ano como um todo, 2.300 foram desembarcados em Pernambuco, em comparação com uma estimativa de 300 em 1847, nenhum em 1848 e 450 em 1849.[39] Apesar disso, o comércio brasileiro de escravos tinha sofrido

37 Circular de 15 de julho, anexa a Hudson nº 49, 2 de setembro de 1850, F. O. 84/806.

38 Hudson nº 83, 17 de dezembro de 1850, F. O. 84/807.

39 Ver Apêndice; Hudson, nº 78, 11 de novembro de 1850, F. O. 84/807; Hudson para Palmerston, 11 de novembro de 1850, Particular, F. O. 84/801.

seu mais sério revés desde que pela primeira vez fora declarado ilegal, vinte anos antes.

Era setembro de 1850 quando chegaram a Londres, vindas do Rio de Janeiro, notícias dos acontecimentos ocorridos em junho e julho. Bastante surpreendidos com o rumo e a rapidez dos desenvolvimentos no Brasil, Lorde Russell e seus principais colegas no Gabinete aprovaram, entretanto, prontamente as instruções de 22 de junho, do Contra-Almirante Reynolds: a situação tinha claramente chegado a um ponto em que se tinha de chegar a um acerto final da questão do comércio de escravos e, em vista da flagrante e sistemática violação pelo Brasil dos seus compromissos aceitos em tratado – para não mencionar o que Palmerston chamava "os princípios comuns de humanidade e os preceitos da religião cristã" –, concordou-se que qualquer ação, não excluído o uso da força em águas territoriais e portos de uma potência amiga, estava plenamente justificada.[40] Lorde Palmerston estava pessoalmente eufórico com o curso que as coisas tinham tomado; as operações navais na costa do Brasil, escreveu a *Sir* Francis Baring, comandante-general da Armada (que achava, ele mesmo, que os oficiais de Reynolds tinham agido "muito prazerosamente"), tinham aparentemente feito em poucas semanas aquilo que notas diplomáticas e negociações de tratados não tinham conseguido em muitos anos.[41] Nem por um momento passou pela mente de Palmerston que o Governo brasileiro tivesse, espontânea e sinceramente, tomado o caminho da retidão – isso seria equivalente a um "milagre moderno"; nunca duvidou que o Brasil tivesse sido forçado naquela direção pela Marinha britânica. A questão do comércio brasileiro de escravos serviu para confirmar a convicção de Palmerston de que, onde estavam envolvidos interesses e preconceitos de governos estrangeiros, "a persuasão raramente tem êxito sem que haja [por trás dela] alguma forma de coação".[42] Em outra ocasião, com referência à China, Portugal e à América espanhola, escreveu em sentido semelhante:

---

40 Baring para Palmerston, 29 de agosto de 1850, Broadlands MSS, GC/BA/286; Baring para Russell, 18 de setembro de 1850, P. R. O. 30/22/8E; (Russell Papers); Palmerston para Baring, 3 de setembro de 1850, Broadlands MSS,GC/BA/310; Russell para Palmerston, 24 de setembro de 1850, Broadlands MSS, GC/RU/363.

41 Palmerston para Baring, 3 de setembro.

42 *Ibid.*

> Estes governos semicivilizados ... precisam todos de uma surra a cada oito ou dez anos para se comportarem. Suas mentes são demasiado superficiais para guardarem qualquer noção por mais do que esse tempo, e a advertência pouco adianta. Eles pouco se importam com palavras e têm não apenas de ver o porrete, mas de efetivamente senti-lo nas costas para cederem ao único argumento que os convence, o *Argumentum Baculinum.*[43]

Como Palmerston, da mesma forma que Hudson, acreditava que a esquadra da América do Sul, longe de ser um obstáculo à cooperação brasileira, tinha mostrado ser o contrapeso necessário para neutralizar a influência dos comerciantes de escravos sobre o Governo brasileiro, ele raciocinava que afrouxar prematuramente a pressão sobre o Brasil, isto é, antes que o comércio de escravos tivesse sido efetivamente suprimido, seria permitir que o Governo brasileiro recaísse no seu estado anterior de indiferença em relação ao tráfico. Palmerston achou o discurso de Paulino, de 15 de julho, extremamente gratificante, mas, sempre cauteloso, queria "pagamento efetivo, não um vale" – em resumo, atos, não palavras. Mesmo que a prometida legislação contra o comércio de escravos fosse realmente promulgada (como de fato já tinha sido), sua existência, escreveu, era uma coisa, sua aplicação, outra; afinal, a lei de 1831 tinha sido letra morta durante vinte anos.[44] Portanto, quando José Marques Lisboa, o ministro brasileiro em Londres, transmitiu um pedido de Paulino Soares de Sousa de total suspensão das operações navais britânicas em águas brasileiras, à qual se seguiria a negociação de um novo tratado, mutuamente satisfatório, contra o comércio de escravos, Palmerston respondeu que só estava disposto a assinar um tratado nos seus próprios termos (que agora incluíam o direito de busca e captura *dentro do limite brasileiro de três milhas*) e que a única maneira segura de o Brasil conseguir a cessação das operações dos navios de guerra britânicos em suas águas era as autoridades brasileiras fazerem que não houvesse navios de escravos para eles revistarem e capturarem.[45] Quanto ao arranjo

43 Palmerston 29 de setembro de 1850, citado em Bartlett, *Britain and Sea Power*, págs. 261-2.

44 Palmerston para Baring, 3 de setembro; F. O. para Almirantado, 27 de setembro de 1850, F. O. 84/823.

45 Lisboa para Palmerston, 2 de outubro, Palmerston para Lisboa, 3 de outubro, Particular, anexo a Lisboa para Paulino, 4 de outubro de 1850, Reservado, A. H. I. 217/3/6. Sobre o desejo brasileiro de negociar um tratado para substituir a Lei de 1845, ver também Paulino para Hudson, 24 de outubro, anexo a Hudson nº 68, 11 de novembro de 1850, F. O. 84/807; "Memorandum on the state of the slave trade in Brazil and the proposal of the Brazilian government to treat with Great Britain for its suppression", anexo a Hudson para Palmerston, 11 de novembro de 1850, Particular, F. O. 84/801; Amaral para Paulino, nº 22, 23 de dezembro de 1850, A. H. I. 216/2/14.

que Hudson já tinha feito para a suspensão *parcial* das operações navais britânicas em águas territoriais brasileiras, Palmerston, em seus despachos para Hudson, aceitou a contragosto que, nas circunstâncias, tal curso de ação podia ter sido justificado para evitar choques com as autoridades brasileiras (embora em particular ele achasse que Hudson tinha confiado muito facilmente em promessas verbais cujo único objetivo era a saída da Marinha britânica de águas brasileiras). Sentiu-se aliviado, porém, que o Contra-Almirante Reynolds tivesse insistido em limitar tanto a extensão como o tempo da suspensão. E, em 15 de outubro, Palmerston instruiu Hudson a que, a menos que o Governo brasileiro tivesse começado a aplicar, "ativa, efetiva e sem favor ou parcialidade", a lei de 1831 juntamente com a nova legislação e, em especial, que as autoridades brasileiras estivessem agora apreendendo todos os navios de escravos naqueles pontos da costa brasileira onde Reynolds tinha concordado em não interferir (isto é, perto dos fortes brasileiros) e processando todos aqueles envolvidos, a suspensão parcial e temporária das ordens de 22 de junho deveria ser imediatamente cancelada. Além disso, deveria exigir do Governo brasileiro que desse instruções a todas as autoridades costeiras para que cooperassem com os navios de guerra britânicos em patrulha contra o comércio de escravos e em nenhuma hipótese abrissem fogo contra eles. Era esta, não a retirada dos navios de patrulha britânicos, acreditava Palmerston, a maneira própria e óbvia de evitar choques como o de Paranaguá, sem ao mesmo tempo dar um incentivo tácito ao tráfico.[46]

À luz das instruções de Palmerston de 15 de outubro de 1850 (que chegaram ao Rio de Janeiro em dezembro, três meses depois da aprovação da lei brasileira de 4 de setembro) e em resposta à pressão exercida pelo Contra-Almirante Reynolds, que estava ansioso por dar o golpe de misericórdia no debilitado comércio brasileiro de escravos, Hudson, que era agora ministro britânico, advertiu Paulino, no fim do ano, que poderia ser obrigado a determinar a retomada *plena* das

46 Palmerston para Hudson, nº 28, 15 de outubro de 1850, F. O. 84/801. Excertos impressos em W. D. Christie, *Notes on Brazilian Questions* (Londres, 1865), págs. 193-5.

operações britânicas contra o comércio de escravos na costa brasileira.[47] Argumentou sem muita convicção que tal iniciativa se justificaria com base em que o Governo brasileiro não tinha cumprido o seu compromisso de suprimir o tráfico, que tinha assumido em 13 de julho, em troca da suspensão parcial das ordens de Reynolds de 22 de junho. E como meio de comprovar a sua acusação, Hudson enumerou alguns dos mais evidentes pecados de omissão do Governo brasileiro: vários milhares de escravos desembarcados na área do Rio desde julho, dos quais só uns poucos tinham sido apreendidos; autoridades locais, especialmente na Bahia, onde os comerciantes tinham agora estabelecido a sua sede, que ainda permitiam que se equipassem navios para o tráfico; depósitos regulares de escravos ainda não desmantelados; e alguns dos piores infratores – importadores e receptadores – ainda soltos. Hudson estava, porém, ansioso por evitar uma renovação de hostilidades entre navios de patrulha britânicos e fortes brasileiros, e em 23 de dezembro, por sua própria iniciativa, apresentou um esquema para assegurar a cooperação anglo-brasileira ao longo da costa: a partir daí, os oficiais de Marinha britânicos convidariam comandantes de fortalezas brasileiras a participar da busca de embarcações que estivessem ao alcance das baterias costeiras. E se as autoridades civis brasileiras estivessem dispostas a cooperar, acrescentou, um procedimento semelhante poderia talvez ser adotado nos portos, baías e ancoradouros brasileiros.

Paulino ficou estupefato de que a Grã-Bretanha estivesse considerando a adoção de medidas mais duras contra um governo que agora estava cumprindo fielmente os compromissos assumidos em tratado pelo Brasil. Se o comércio ainda não estava totalmente extinto, argumentava

---

47 O seguinte relato das discussões entre Hudson e Paulino, dezembro de 1850-janeiro de 1851, é baseado em: Hudson para Paulino, dezembro de 1850 (rascunho), anexo a Hudson nº 6, 11 de janeiro de 1851, F. O. 84/843; Hudson para Paulino, 11 de janeiro, anexo a Hudson nº 7, 11 de janeiro de 1851, F. O. 84/843 e impresso em Christie, *op. cit.*, págs. 196-202; Hudson para Palmerston, 11 de janeiro de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/29; memorando sobre as conferências de 10 de janeiro de 1851, anexo a Paulino para Dom Pedro II, A. M. I. P. maço cxv, doc. 5701; Paulino para Hudson, 28 de janeiro, anexo a Hudson nº 27, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843, impresso no *Jornal do Comércio*, 31 de janeiro e *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 14 de maio de 1851, Anexo B; duas notas de Paulino para Hudson, 8 de fevereiro, anexo a Hudson nº 30, nº 39, 15 de março de 1851, F. O. 84/844; Paulino para Amaral, nº 2, 8 de janeiro, nº 5, 11 de janeiro de 1851, A. H. I. 268/1/18; discurso de Paulino no Senado, 29 de maio de 1852, (ver adiante, pág. 361, nº 4).

Paulino, era simplesmente porque não tinha havido tempo bastante para o Governo reunir a informação necessária sobre as empresas de comércio de escravos, montar e aperfeiçoar o seu sistema de supressão ao longo do vasto litoral brasileiro e começar a reeducar a opinião pública. Era um trabalho imenso e delicado: o comércio de escravos era um mal profundamente arraigado, no qual estavam envolvidos formidáveis interesses, nem todos ilegítimos. Desde que a nova legislação contra o comércio de escravos fora posta em vigor, em outubro, muito tinha sido feito. Talvez fosse verdade, Paulino estava disposto a admitir, que o comércio ainda era sistematicamente praticado na Bahia (embora novas ordens para a sua supressão tivessem sido recentemente enviadas ao presidente da província) e sem dúvida havia depósitos de escravos isolados ainda em existência e uns poucos navios sendo equipados em portos ao longo da costa. Mas isto não representava uma quebra do acordo de julho. Parecia, portanto, a Paulino que a ameaça de renovadas hostilidades contra o Brasil só podia ser entendida em termos de um passado de ceticismo e frustração em relação ao futuro, e não no contexto da conduta atual do governo brasileiro. Inoportuna e ilegal, uma renovação das operações navais em larga escala só poderia levar a uma nova série de incidentes que, insistia Paulino, ao confundir uma vez mais a defesa do comércio de escravos com a defesa da independência nacional, bem podia tornar impossível para o Governo brasileiro prosseguir com as suas próprias medidas contra aquele comércio. Embora desejoso de cooperar com a Grã-Bretanha e plenamente consciente da forte pressão exercida sobre Hudson por Palmerston e pelo Contra-Almirante Reynolds, Paulino não podia concordar com o esquema do ministro britânico para evitar futuros choques na costa brasileira. Isto significaria reconhecer o direito de os navios de patrulha britânicos revistarem navios brasileiros em águas territoriais e portos brasileiros, o que era mais do que mesmo Lorde Howden tinha exigido do Brasil durante os anos 1847-1848, quando o comércio brasileiro de escravos estava no seu apogeu. Como bem sabia Paulino, nem os seus colegas nem a legislatura nem o povo brasileiro estariam dispostos a aprovar o esquema; ao contrário, eles esperavam que os fortes brasileiros resistissem à agressão britânica. De fato, como Paulino prometera em seu discurso de 15 de julho de 1850, tinham sido dadas ordens neste sentido aos comandantes dos fortes, embora elas ti-

vessem sido dadas na convicção de que nunca teriam de ser cumpridas. "Se o senhor tem um almirante nas suas costas", observou Paulino em um ponto da discussão, "o Governo brasileiro tem centenas."

Ao mesmo tempo, Paulino estava muito consciente das conseqüências desastrosas para o Brasil de renovadas hostilidades com a Grã-Bretanha – tanto interna como externamente (na luta contra Rosas, o Brasil estava agora dando assistência financeira a Montevidéu e tinha assinado recentemente uma aliança defensiva com o Paraguai). Estava começando a parecer uma repetição da crise de julho de 1850. Como um primeiro passo no sentido de terminar a suspensão das suas ordens de 22 de julho, o Contra-Almirante Reynolds já despachara o agora notório *Cormorant* (uma escolha infeliz do ponto de vista brasileiro) para juntar-se ao *Sharpshooter* na Bahia, onde, em 9 de janeiro, Schomberg ameaçaria o presidente da província com "conseqüências desastrosas" se os navios de escravos ancorados na Bahia de Todos os Santos não fossem imediatamente apreendidos.[48] Foi nessas circunstâncias que, ao meio-dia de 10 de janeiro, no final de uma dentre várias reuniões com Hudson, Paulino produziu tentativamente uma contraproposta ao próprio esquema de Hudson, o qual, embora imperfeito, ele acreditava que poderia ajudar a evitar uma nova explosão de hostilidades na costa brasileira sem efetivamente autorizar oficiais britânicos a exercer jurisdição em águas territoriais brasileiras. Pessoalmente, disse a Hudson, ele não podia ver objeção a fazer uma mudança no procedimento que governava a busca e captura de navios ao longo da costa brasileira, pelo menos nos portos e ancoradouros pequenos e sob os canhões das fortalezas brasileiras: quando fossem informados por um oficial britânico da presença de um navio de escravos, sugeria ele, as autoridades brasileiras, civis e militares, convidariam o oficial a estar presente enquanto elas revistavam o navio e, se a suspeita quanto ao seu caráter fosse fundada, a observá-lo ser despachado para um tribunal marítimo brasileiro. Paulino então consultou os seus colegas e às 6 da tarde ofereceu a Hudson (sujeito à aprovação do Imperador) um "entendimento não escrito" naquelas linhas. Tal arranjo poderia continuar por seis meses,

48 Porter para Hudson, 11 de janeiro, Francisco Gonçalves Martins (presidente da Bahia) para Porter, 11 de janeiro, Schomberg para Reynolds, 13 de janeiro, anexo a Hudson nº 26, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843; Reynolds para Almirantado, 4 de janeiro, 13 de janeiro, anexo a Almirantado para F. O., 10 de março, 15 de março, F. O. 84/863; Porter nº 1, 13 de fevereiro de 1851, F. O. 84/848.

disse ele, durante os quais o Governo brasileiro daria novas evidências da sua boa fé, suprimindo completamente o tráfico; então, talvez fosse possível reabrir negociações para um novo tratado que garantisse que o comércio de escravos nunca poderia ressurgir. Quando Hudson perguntou o que aconteceria se, em algum momento, as autoridades brasileiras se recusassem a cooperar com o oficial de marinha britânico da maneira indicada, Paulino, segundo o relato de Hudson, teria respondido aereamente, "Oh, nesse caso vocês podem tomar o navio de escravos sob sua própria responsabilidade – podem fazer o que acharem apropriado".[49]

O que quer que Hudson possa ter pensado dela, essa "proposta emasculada" era evidentemente inaceitável para o Contra-Almirante Reynolds e, em 11 de janeiro, Hudson disse a Paulino que a suspensão parcial e temporária das ordens de 22 de junho tinha sido revogada.[50] Pouco depois, Paulino foi advertido de que, se o Governo brasileiro não instruísse suas autoridades ao longo da costa a não fazerem "ataques piratas" contra navios de patrulha britânicos no exercício da supressão do comércio de escravos, nos termos do tratado de 1826, assumiria a responsabilidade por todo "extraordinário flagelo punitivo" de que pudesse vir a ser vítima qualquer cidade a partir da qual fossem feitos tais ataques.[51] De novo, havia muito de blefe em tudo isso. Mesmo agora, os oficiais de marinha britânicos tinham ordem de evitar provocar desnecessariamente as autoridades brasileiras onde houvesse a probabilidade de resistência bem-sucedida e, em todos os casos, deviam comunicar-se com as autoridades brasileiras antes de efetuar uma captura dentro dos limites de um porto brasileiro.[52] A nota de cautela dessas instruções foi ainda mais ressaltada quando, em fevereiro, chegaram de Londres novas instruções no sentido de que, onde fossem encontrados navios ao alcance dos fortes e das baterias costeiras, devia-se pedir autorização ao comandante local antes de proceder à sua busca e apreensão e,

49 Hudson nº 6, 11 de janeiro de 1851.

50 Hudson para Paulino, 11 de janeiro de 1851. A decisão foi aprovada em Londres: F. O. para Almirantado, 19 de março de 1851, F. O. 84/863; Palmerston para Hudson, nº 24, 29 de março de 1851, F. O. 84/842.

51 Hudson para Paulino, 15 de janeiro, 30 de janeiro, anexo a Hudson nº 19, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843. Hudson estava repetindo as próprias palavras de Palmerston (Palmerston nº 35, 9 de novembro de 1850, F. O. 84/801).

52 Reynolds para Almirantado, 13 de janeiro de 1851, F. O. 84/868.

em caso de recusa, nenhuma ação deveria ser tomada além de avisar a legação britânica no Rio; desde seu despacho de 15 de outubro para Hudson, Palmerston tinha sabido das instruções dadas aos comandantes dos fortes brasileiros e, nas circunstâncias, achado prudente modificar suas ordens anteriores.[53] Além disso, até que os pequenos vapores rápidos insistentemente pedidos por Hudson e Reynolds pudessem ser transferidos para o Brasil, de Londres ou da África ocidental, a esquadra britânica não estaria em situação de retomar operações ativas numa escala realmente significativa: o *Cormorant* e o *Geyser* precisavam de consertos importantes, eram necessários reparos menores no *Rifleman* e no *Sharpshooter*; quanto ao *Conflict* e ao *Harpy*, eram muito grandes e pesadões para o serviço de patrulha próximo da costa.[54]

No entanto, a falta de disposição de Paulino de revogar as suas ordens aos comandantes dos fortes, combinado com seu aparente fracasso em evitar a retomada plena das operações navais britânicas na costa do Brasil, deixaram o Governo brasileiro sem alternativa senão remover qualquer possível pretexto para conflito, prosseguindo com seus esforços para esmagar o que restava do comércio brasileiro de escravos. O efeito da sua nota de 11 de janeiro para Paulino foi "mágico e cômico", relatou Hudson.[55] Logo no dia seguinte, todos os vapores brasileiros disponíveis, com um grupo de policiais armados a bordo de cada um, foram despachados em serviço de repressão ao comércio de escravos; e o orgulho da Marinha brasileira, o vapor *Dom Afonso*, juntamente com o *Recife*, foi imediatamente enviado à Bahia, com instruções estritas ao Presidente Gonçalves Martins para apreender todos os navios de escravos na Bahia e destruir todos os depósitos de escravos na área, antes que o *Cormorant* tivesse ordem de entrar em ação.[56] Além disso, foi então que, num esforço para melhorar o seu rudimentar Serviço de Inteligência, Paulino, Eusébio e o Chefe de Polícia do Rio, Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja, perguntaram a Hudson como a legação britânica conseguia reunir informações tão notavelmente precisas e detalhadas sobre as atividades dos comerciantes de escravos nas

---

53 Minuta de Palmerston, 5 de novembro, sobre Almirantado para F. O. de 3 de novembro, anexo a F. O. para Almirantado, 26 de novembro de 1850, F. O. 84/828; Palmerston para Hudson, nº 38, 30 de novembro de 1850, F. O. 84/823.

54 Hudson para Palmerston, 11 de janeiro, 11 de fevereiro, 15 de março de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/29, 31, 32.

55 Hudson para Palmerston, 11 de fevereiro de 1851.

56 Paulino para Dom Pedro II, 13 de janeiro de 1851, A. M. I. P. maço cxv, documento 5759.

províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo. Hudson os pôs em contacto com "Alcoforado", sob condição de que a sua vida fosse plenamente protegida[57] – uma ação pela qual foi mais tarde criticado por Palmerston, o qual argumentava que, como Hudson acreditava estarem alguns membros do Gabinete brasileiro e do Conselho de Estado ainda longe de totalmente comprometidos com a abolição, não tinha por que divulgar o nome do principal informante da legação britânica.[58] Hudson, porém, tinha toda confiança em Eusébio e prazerosamente lhe forneceu os meios com os quais a lei de setembro de 1850 pudesse ser mais efetivamente aplicada. Daí por diante, "Alcoforado" passaria a alimentar com informações tanto o Ministério da Justiça do Brasil como a legação britânica, e aparentemente satisfez de tal maneira os seus novos empregadores que, ao fim de apenas três meses (em abril de 1851), lhe foi dada uma gratificação de 2.500 libras esterlinas.[59]

Em 1º de fevereiro de 1851, Reynolds pôde informar que havia "mais diligência da parte deste Governo na repressão ao comércio de escravos do que jamais foi demonstrada antes. Não é tanto o eqüivalente a uma cordial cooperação conosco, mas um movimento independente na mesma direção".[60] O policiamento da costa por navios de guerra brasileiros impediu que ocorressem quaisquer desembarques e, mais importante, dissuadiu navios de escravos de partirem para a África. As autoridades civis e militares locais, inclusive as da Bahia,[61] estavam agora fazendo esforços ainda mais decididos para impedir que se equipassem navios para o tráfico – e aquelas que falhavam eram

---

57 Hudson nº 64, 11 de abril de 1851, Secreto, F. O. 84/844.

58 Minuta de Palmerston, 16 de maio, sobre Hudson nº 64.

59 Hudson nº 64, 11 de abril de 1851. Alcoforado continuou a servir tanto ao governo brasileiro como à legação britânica, ganhando, só de fontes britânicas, mais de 5.000 libras esterlinas durante os anos de 1850-1 e mais de 2.000 durante 1852 (Howard, ministro britânico no Rio, para Palmerston, 22 de setembro de 1855, F. O. 84/968). Em fevereiro de 1852, Southern, o sucessor de Hudson, escreveu, "ele é bem conhecido e temido pelos comerciantes de escravos... estabeleceu uma polícia que estende suas ramificações a todos os portos no país onde se pratica o comércio de escravos" (Southern para Granville, nº 14, 13 de fevereiro de 1852, Conf., F. O. 84/878). Seu relatório de outubro de 1853 para a polícia brasileira é a mais detalhada "história interna" disponível sobre o comércio ilegal de escravos brasileiro no século XIX e os comerciantes nele envolvidos (A. N. Ij6-525; para um resumo, ver Rodrigues, *op. cit.*, págs. 179-82). Ele recebeu da legação britânica no Rio um estipêndio mensal regular pelo menos até o fim de 1855, época em que o tráfico já tinha sido suprimido.

60 Reynolds para Almirantado, 22 de janeiro, 25 de janeiro, anexo a Hudson nº 26, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843.

61 Schomberg para Reynolds, 22 de janeiro, 25 de janeiro, anexo a Hudson nº 26, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843.

freqüentemente demitidas, como, por exemplo, o comandante do forte de Macaé. Funcionários locais e a Marinha brasileira também cooperavam na ocupação e fechamento de depósitos de equipamento para o tráfico negreiro e de escravos recentemente importados, que ainda eram mantidos em lugares notórios como Periqué, Marambaia, Dois Rios, Sombrio e Mangaratiba. Um número de comerciantes estrangeiros de escravos foi deportado ou forçado a deixar aquele comércio sob ameaça de deportação.[62] (Lidar com traficantes brasileiros, que ainda eram passíveis de serem levados a julgamento perante tribunais ordinários do Brasil e, portanto, sempre tinham a probabilidade de serem absolvidos por júris locais, revelou-se mais difícil.) Um resultado de tanta atividade brasileira contra o comércio de escravos durante a primeira metade de 1851 foi que não houve choques entre autoridades brasileiras e a Marinha britânica, que continuou a policiar as águas territoriais brasileiras ao norte e ao sul do Rio de Janeiro e ao norte e ao sul da Bahia, mas que agora encontrava muito poucos navios de escravos. "O comércio de escravos", escreveu Edward Wilberforce, um aspirante de marinha a bordo do H. M. S. *Geyser* naquela época, no seu livro *Brazil viewed through a naval glass*, "está na posição de Tom Jones quando chamou Partridge para examinar sua ferida. Está progredindo tão favoravelmente que a ocupação do pobre médico acabou". E manifestou o seu desapontamento por não ter ganho nenhum dinheiro de prêmio (embora o *Geyser* parasse e revistasse quase todos os navios que encontrava): "a marinha prefere a cura à prevenção", escreveu Wilberforce, "porque recebe seu pagamento por uma e não pela outra".[63] Os oficiais de Marinha britânicos eram, porém, altamente elogiosos da maneira como os brasileiros estavam aplicando a lei de setembro de 1850 e, além disso, relatavam que as autoridades brasileiras estavam sendo extraordinariamente amistosas e hospitaleiras: de fato, não era então incomum que

62 Hudson para Palmerston, 15 de março de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/32. O cônsul britânico em Londres calculou que 300 a 400 indivíduos envolvidos no comércio de escravos tinham regressado voluntariamente a Portugal entre março de 1850 e março de 1851, trazendo um capital eqüivalente a 400.000 libras esterlinas (Smith nº 1, 19 de março de 1851, F. O. 84/841).

63 E. Wilberforce, *Brazil viewed through a naval glass: with notes on slavery and the slave trade* (Londres, 1856), págs. 219, 220. Na opinião de Wilberforce, o que os brasileiros pensavam das políticas da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos não tinha importância: "o boi pode-se permitir desprezar os comentários despeitados da rã" (*ibid.* pág. 223).

presidente de províncias e cidadãos eminentes demonstrassem publicamente sua boa vontade fazendo visitas oficiais a navios de patrulha britânicos quando havia oportunidade.[64]

Durante o primeiro trimestre de 1851, só foram reportados dois desembarques de escravos bem sucedidos ao longo de toda a costa do Brasil, do Pará ao Rio Grande do Sul: um perto do Rio de Janeiro e outro em Pernambuco. No período abril-junho de 1850, três outros desembarques – no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Alagoas – chegaram à atenção das autoridades locais, mas em cada um deles a maioria dos escravos foi rastreada e apreendida.[65] Vários fatores contribuíam para confirmar que o comércio tinha sido reduzido a um nível muito baixo: os preços de escravos no Brasil tinham quase dobrado durante os doze meses anteriores, enquanto os preços na costa africana tinham desabado;[66] vários esquemas para encorajar a colonização européia estavam mais uma vez sendo aventados; e havia sinais de que um comércio interno de escravos mais extenso estava começando a desenvolver-se, principalmente das regiões relativamente deprimidas do Nordeste para as áreas de café ainda em expansão no vale do Paraíba: 1.000 escravos foram levados pela costa para a província do Rio de Janeiro, mais ao sul, em 1849, outros 1.000 em 1850, 3.000 em 1851 e números crescentes daí em diante.[67] O Contra-Almirante Reynolds, entretanto, como a maioria dos seus oficiais e dos cônsules britânicos ao longo do litoral, achava que o comércio transatlântico estava apenas em estado de latência.[68] O mercado brasileiro tinha sido saturado durante a segunda metade da

---

64 P. ex., Tatham (do *Geyser*), 6 de abril, anexo a Hudson nº 61, 11 de abril de 1851, F. O. 84/844 (citado em Wilberforce, *op. cit.*, págs. 233-5); Tatham, 30 de junho, anexo a Hudson nº 87, 14 de julho de 1851, F. O. 84/845; Drake (do *Conflict*) para Reynolds, 5 de março, anexo a Hudson nº 58, 11 de abril de 1851, F. O. 84/844.

65 Hudson nº 62, 11 de abril de 1851, F. O. 84/844; Hudson para Palmerston, 11 de abril, Particular, Broadlands MSS; Hudson nº 70, 12 de maio, nº 80, 14 de julho de 1851, F. O. 84/845; Reynolds 28 de março, anexo a Almirantado para F. O., 15 de maio de 1851, F. O. 84/869; Paulino para Hudson, 30 de junho anexo a Hudson nº 85, 14 de julho de 1851, F. O. 84/845; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 14 de maio de 1851; *Relatório do Ministério da Justiça*, 13 de maio de 1851.

66 Stein, *Vassouras*, pág. 229, Fig. 6: "Preço médio de homens e mulheres escravos, com 20 a 25 anos de idade, 1822-88".

67 *Relatório do Ministério da Justiça*, 1 de maio de 1852; Morgan (cônsul na Bahia) para Russell, nº 31, 17 de fevereiro de 1853, F. O. 84/912.

68 Reynolds 10 de maio de 1851, anexo a Almirantado para F. O. 11 de junho de 1851, F. O. 84/865; Hudson para Palmerston, 15 de março de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/32, 33; Tatham 30 de junho, anexo a Hudson nº 87; Wetherall (vice-cônsul na Bahia) nº 15, 30 de junho de 1851, F. O. 84/848.

década de '40, da mesma forma que na dos anos '20, e como resultado, argumentavam, houvera uma pausa na procura por escravos. Mas como ainda não havia uma verdadeira fonte alternativa de mão-de-obra, essa situação não podia durar: os preços dos escravos estavam subindo de novo, como acontecera na década de 1830, os comerciantes seriam tentados pelos enormes lucros potenciais e o Governo brasileiro não seria capaz ou não quereria impedir uma retomada do comércio – a menos, é claro, que a Marinha britânica permanecesse no local para encorajá-lo e, se necessário, coagi-lo. Por este motivo, Reynolds não se sentia inclinado a suspender qualquer parte das operações da sua esquadra, muito menos a retirar-se completamente de águas brasileiras. E tanto ele como Hudson ainda estavam preocupados com as más condições da esquadra: na sua maior parte, os navios não eram adequados ao serviço de repressão ao comércio de escravos ou se encontravam em estado próximo da ruína, apesar de a esquadra ter sido reforçada em alguma medida pela chegada de dois excelentes vapores, o *Plumper* e o *Locust*.[69]

Uma aparente retomada de atividade do comércio de escravos em meados do ano pareceu justificar a precaução de Reynolds e, em junho e julho de 1851, os navios de guerra britânicos desfrutaram do seu período de maior atividade desde junho do ano anterior. No espaço de poucos dias, o H.M.S. *Cormorant* capturou e afundou perto do Rio de Janeiro o rebocador a vapor *Sara* quando se dirigia para o *Valaroso*, registrado como sardenho, tendo a bordo a tripulação e o equipamento para o tráfico de escravos deste último; H.M.S. *Plumper* capturou e afundou o *Flor do Mar*, também transportando equipamento para o *Valaroso*; e o H.M.S. *Sharpshooter* capturou o próprio *Valaroso* – que aparentemente tinha sido afretado por um grupo de traficantes notórios, inclusive Tomás da Costa Ramos (*Maneta*) e Manuel Pinto da Fonseca.[70] (Inicialmente despachado para Santa Helena, o *Valaroso* foi finalmente entregue às autoridades sardas, em Gênova.) Poucas semanas mais tarde, o navio de escravos *Sylphide* desembarcou com êxito um carregamento de africanos na província de Alagoas, ao norte da Bahia; duzentos se sufocaram ou foram afogados no curso de um desembarque aterrador, mas quatrocentos foram postos em terra com êxito. Quando Hudson soube

69 Hudson para Palmerston, 14 de julho de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/36/2.

70 Hudson nº 91, 14 de julho de 1851, F. O. 84/845; Hudson para Palmerston, 1 de julho de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/36/1.

que se planejava embarcar alguns deles para o sul, primeiro para a Bahia e depois para São Sebastião, providenciou para que o *Sharpshooter* os interceptasse e, em 22 de julho, ele deteve um cargueiro de cabotagem brasileiro, o *Piratinim*, com cento e dois africanos a bordo. Transpirou que todos os escravos transportados pelo *Piratinim* tinham recebido passaportes das autoridades na Bahia. Apesar disso, por sua própria iniciativa – e indo na verdade muito além da letra das suas instruções – o Tenente Bailey, do *Sharpshooter*, decidiu que pelo menos alguns deles tinham entrado recentemente no Brasil e que os restantes tinham quase certamente sido importados ilegalmente depois de 1831. Portanto, raciocinou, tanto o navio como a carga eram passíveis de apreensão; transferiu, pois, os escravos para o pontão britânico *Crescent*, ancorado na baía do Rio, e determinou a destruição do *Piratinim*, já que não tinha condições de empreender a viagem para Santa Helena, no meio do Atlântico.[71] Mais ou menos ao mesmo tempo, Hudson recebeu informações que o levaram a suspeitar que os comerciantes de escravos, que tinham sido expulsos, primeiro, da área imediatamente ao norte e ao sul da capital, e subseqüentemente, da vizinhança da Bahia, estavam agora planejando estabelecer a sua base na costa ao sul de Paranaguá, na ilha de Santa Catarina; aparentemente, dois desembarques já tinham sido feitos com êxito e outros eram esperados a qualquer momento. O *Locust* e o *Plumper* foram imediatamente enviados para lá e, em fins de julho, o Comandante Curtin, do *Locust*, foi responsável pela destruição de vastos estoques de equipamento para o tráfico de escravos (no valor de mais de 3.000 libras esterlinas) e pela apreensão de vários navios que declaravam estar praticando um comércio legítimo de cabotagem.[72]

---

71 Sobre o caso do *Piratinim*, ver Hudson nº 104, 14 de agosto de 1851, F. O. 84/846; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 14 de maio de 1852; *Cartas ao Amigo Ausente*, ed. José Honório Rodrigues (Rio de Janeiro, 1953), págs. 211-13: estas "cartas" foram inicialmente publicadas semanalmente no *Jornal do Comércio* (1851-2) por José Maria da Silva Paranhos, o futuro Visconde do Rio Branco, para quem Palmerston e Rosas eram os arquiinimigos do povo brasileiro.

72 Hudson nº 113, 13 de setembro de 1851, F. O. 84/847; *Correio Mercantil*, 4 de setembro, 5 de setembro, 6 de setembro, 7 de setembro, 10 de setembro de 1851; *Relatório*, 14 de maio de 1852.

Enquanto isso, a chegada ao Rio do *Sharpshooter* com sua presa, o *Piratinim*, criou quase tanta sensação quanto a notícia do incidente de Paranaguá criara um ano antes. A imprensa do Rio, nas palavras de Hudson, "vomitou insultos e calúnias contra a Grã-Bretanha"[73] e na Câmara dos Deputados, em 26 de julho, Eusébio de Queirós condenou indignadamente a ação do Tenente Bailey e a enorme extensão, que ela implicava, dos poderes da Marinha britânica sobre o comércio costeiro do Brasil, prometendo, sob aplausos, fazer tudo que estivesse ao seu alcance para evitar a sua repetição.[74] Uma semana mais tarde, em 2 de agosto, os deputados brasileiros, que agora já tinham também conhecimento do ocorrido em Santa Catarina, ouviram um discurso de Joaquim José Rodrigues Torres, o ministro da Fazenda, que, segundo Hudson, foi extraordinariamente "inflamatório, mal informado e injusto", mesmo para ele, e "exauriu o vocabulário da vituperação".[75] Com o comércio brasileiro de escravos virtualmente acabado, disse Rodrigues Torres à Câmara, já não havia qualquer pretexto para a captura e destruição arbitrárias de embarcações brasileiras por navios de patrulha britânicos em qualquer lugar, menos ainda em águas territoriais brasileiras. Ainda assim elas continuavam. "Chegamos a um tal extremo", declarou (e suas palavras foram quase abafadas na comoção geral), "que hoje não é possível embarcar no Rio de Janeiro uma caldeira de cobre para uso nas usinas de açúcar desta província ou das de São Paulo porque os mestres dos nossos navios mercantes se recusam a recebê-la com medo de que possa ser motivo suficiente para que suas embarcações sejam afundadas ou queimadas pelos navios de patrulha ingleses." Rodrigues Torres prosseguiu anunciando que, se novos protestos fracassassem, o Governo se serviria de qualquer meio legal para impedir o aniquilamento da navegação mercante brasileira e, entre aplausos e abraços de seus colegas, que não hesitaria em cobrir o comércio costeiro do Brasil com a bandeira de uma nação cujos direitos fossem mais respeitados (em mais de uma ocasião, em julho de 1850, p. ex., o Governo brasileiro já tinha pensado em fazer uso da bandeira americana ou da francesa). Pelo artigo 309 do Regulamento da Alfândega, o Governo só tinha o poder de recorrer a tal medida em tempo de guerra; uma moção autorizando a sua extensão para cobrir

---

73 Hudson para Palmerston, nº 104, 14 de agosto de 1851, F. O. 84/846.

74 *Jornal do Comércio*, 27 de julho de 1851.

75 Hudson para Palmerston, nº 104.

uma situação que equivalia a um estado de guerra não declarada foi então aprovada por setenta votos a quinze.[76] No imediato, porém, Paulino apenas apresentou mais um protesto formal contra os "atos belicosos" da Marinha britânica. Parecia irônico, observou, que "quanto mais este país avança no caminho da repressão tanto mais freqüente se tornam a injustiça e a violência cometidas contra ele".[77] Não havia, entretanto, como Paulino bem sabia, nada que o Governo brasileiro pudesse fazer que levasse a Grã-Bretanha a respeitar os direitos do Brasil como nação soberana e independente, a não ser continuar com os seus esforços contra o comércio de escravos. Henry Southern, o novo ministro britânico, transferido de Buenos Aires quando Hudson foi removido para Turim, em fins de 1851, tinha algo a dizer sobre a sugestão de que o Brasil poderia agir como se já existisse um estado de guerra e prosseguisse com o plano de pôr o comércio de cabotagem sob uma bandeira estrangeira: "Se, desafortunadamente, as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil jamais se tornassem de guerra", declarou durante a sua primeira entrevista com Paulino, em dezembro, "há medidas navais adequadas a tal estado de coisas cujo emprego pela Grã-Bretanha paralisaria *todo* o comércio costeiro entre os portos do Brasil, qualquer que fosse a nacionalidade das embarcações com as quais os brasileiros pudessem tentar praticá-lo".[78]

Ameaças e contra-ameaças deste tipo eram desnecessárias, já que em pouco tempo as operações navais britânicas na costa brasileira foram novamente paralisadas. O Foreign Office determinou, finalmente, que os navios de patrulha britânicos não tinham autoridade para interferir com o comércio costeiro legítimo do Brasil – o que incluía o comércio legítimo de escravos; embarcações suspeitas de transportarem escravos recém-importados eram passíveis de detenção, mas não as que estivessem transferindo escravos já de propriedade de brasileiros de uma parte do país para outra, embora se pudesse argumentar que a maioria deles tinha sido provavelmente importada depois de 1831 e que, estritamente falando, sua propriedade não era, portanto, legal.[79] Assim, qualquer

76 *Jornal do Comércio*, 3 de agosto de 1851; Hudson para Palmerston, 13 de setembro de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/38.

77 Paulino para Hudson, 8 de agosto, anexo a Hudson nº 113, 13 de setembro de 1851, F. O. 84/847.

78 Entrevista de 21 de dezembro, citada em Southern nº 15, 15 de janeiro de 1852, F. O. 84/878.

79 Malmesbury para Southern, nº 14, 17 de junho de 1852, F. O. 84/877, em seguida a Southern nº 19, 10 de abril de 1852, F. O. 84/878.

recorrência de incidentes como o que envolvera o *Piratinim* tornou-se altamente improvável. Daí em diante, os navios de patrulha britânicos só podiam revistar e deter aquelas embarcações suspeitas de estarem direta ou indiretamente empregadas no comércio transatlântico de escravos, e poucos carregamentos de escravos eram agora embarcados através do Atlântico para o Brasil. Só se sabia da importação no Brasil de, estimativamente, uns 3.200 negros durante 1851, em nove desembarques separados, e só dois destes – ambos na Bahia – ocorreram durante os últimos quatro meses do ano.[80] No começo de setembro, 600 negros foram embarcados em Ilhéus, noventa milhas ao sul de Salvador, mas em conseqüência da pronta ação do Presidente Gonçalves Martins, que imediatamente despachou para o local dois navios e um destacamento de polícia, conduzidos pelo vice-presidente da província, pelo menos alguns dos escravos foram recolhidos.[81] Então, no fim de outubro, o *Relâmpago*, uma embarcação de 220 toneladas, construída nos Estados Unidos, de propriedade de um italiano com ligações na Bahia e hasteando a bandeira da Sardenha, foi perseguido pelo vapor de guerra imperial *Itapagipe* até encalhar, umas vinte milhas ao sul de Salvador. Muitos dos africanos que transportava tinham morrido na viagem, muitos mais se afogaram ao desembarcar e o chefe de polícia da província, Dr. João Mauricio Wanderley, assistido pela Guarda Nacional e por subdelegados de polícia da área vizinha, recuperou mais de trezentos dos que tinham sido desembarcados com êxito. O Presidente Gonçalves pediu então ao comandante do H.M.S. *Locust* que ajudasse a deslocar a própria embarcação para Salvador.[82] Embora tenha havido mais três desembarques de escravos sabidos no Brasil (dois em 1852 e um em 1855), bem como pelo menos uma tentativa malograda (em janeiro de 1856),[83] já no

80 Ver Apêndice.

81 Wetherall (Bahia) nº 19, 17 de setembro de 1851, F. O. 84/848.

82 Wetherall para Hudson, 7 de novembro, anexo a Hudson nº 128, 11 de dezembro de 1851, F. O. 84/847; Wetherall nº 23, 14 de novembro de 1851, F. O. 84/848; relatório de Wanderley, 18 de novembro de 1851, publicado no *Jornal do Comércio*, 3 de janeiro de 1852.

83 Ver adiante, capítulo 13, págs. 367, 370, 373-4. [Os números de páginas referem-se ao texto inglês original.]

começo de 1852, havia o consenso de que o ramo brasileiro do comércio transatlântico de escravos tinha sido totalmente esmagado.[84]

Embora o comércio brasileiro de escravos tenha sido liquidado durante os anos 1850-51, a controvérsia em torno da maneira como isso ocorreu – e em tempo tão curto – estava apenas começando. Lorde Palmerston agora admitia que o Governo brasileiro estava finalmente cumprindo os compromissos que há muito assumira em tratado com a Grã-Bretanha,[85] porém continuava convencido de que, em última análise, a esquadra britânica na estação da América do Sul tinha desempenhado um papel pelo menos igual em importância ao da Marinha brasileira e das autoridades costeiras na supressão final do tráfico. Mas a opinião do Governo britânico continuava a ser que a decisão de enviar a marinha às águas territoriais e portos brasileiros, *e somente isso*, é que primeiro levara o Governo brasileiro a agir (ele tinha feito muito pouco durante os vinte anos anteriores, quando as atividades britânicas contra o comércio de escravos tinham estado largamente limitadas à costa ocidental da África).[86] Palmerston acreditava que, se essa importante decisão tivesse sido tomada dois anos antes, quando foi proposta pela primeira vez, o comércio brasileiro de escravos teria sido suprimido também dois anos mais cedo.[87] Como James Hudson escreveu em junho de 1851, repetindo a opinião que manifestara pela primeira vez em seus despachos de 27 de julho de 1850, *l'affaire Paranaguá** tinha "dispersado como joio os

84 Em fevereiro de 1852, Southern escreveu que o tráfico estava "completamente destruído" (Southern, nº 14, 13 de fevereiro de 1852, Conf., F. O. 84/878). Em maio, Eusébio referiu-se à sua "quase total extinção" (*Relatório do Ministério da Justiça*, 1 de maio de 1852). A esquadra britânica da África ocidental encontrava agora muito poucos navios de escravos brasileiros: 18 foram capturados em 1851, 4 em 1852, 3 em 1853 (julgamentos em Freetown, F. O. 84/831, 869, 897; julgamentos em Santa Helena, F. O. 84/859, 887, 921). Muitos comerciantes brasileiros na baía de Benin foram arruinados pelo súbito fim do tráfico (ver Ross, *Journal of African History* vi (1965), pág. 84). Quando David Livingston visitou Angola, em maio de 1854, encontrou o comércio de escravos virtualmente extinto (ver Duffy, *Question of Slavery*, pág. 5).

85 P. ex., relatada entrevista com Palmerston em Amaral para Paulino, 8 de maio de 1851, nº 9, Reservado, A. H. I. 217/3/6; declaração de Palmerston na Câmara dos Comuns, 14 de julho de 1851 (Hansard, cxviii, 683-91).

86 P. ex., Palmerston para Lisboa, 10 de outubro de 1851, anexo a Lisboa para Paulino nº 56, 27 de outubro de 1851, A. H. I. 216/2/15; citado em Richard Graham, *Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914* (Cambridge, 1968), pág. 165

87 Palmerston para Russell, 15 de março de 1851, P. R. O. 30/22/9B. Os acontecimentos recentes no Brasil, escreveu Palmerston, demonstraram o efeito de uma "ação vigorosa e decisiva na qual o Direito e o Poder estão ambos do nosso lado".

* Em francês no original. (N. T.)

comerciantes de escravos, seus apologistas e protetores" e compelido o Governo brasileiro a introduzir uma legislação mais efetiva contra o comércio de escravos.[88] E foi uma notável coincidência, observou Palmerston a José Marques Lisboa, referindo-se à suspensão parcial das operações navais em 14 de julho de 1850 e à sua retomada plena em 11 de janeiro de 1851, que "os esforços do Governo brasileiro contra o comércio de escravos foram interrompidos exatamente na mesma proporção em que cessou a atividade dos navios de patrulha britânicos" e vice-versa.[89] "Nada teria ou poderia ter sido feito só pelo governo brasileiro", comentou Henry Southern em agosto de 1852.[90] Esta era a percepção oficial britânica de como o comércio brasileiro de escravos tinha finalmente sido suprimido. Em 1864, apenas um ano antes da sua morte, Palmerston escreveria: "a realização que recordo com o maior e mais puro prazer foi forçar os brasileiros a desistirem do seu comércio de escravos, ao pôr em prática a Lei Aberdeen de 1845".[91]

Ansiosa por desacreditar os conservadores, enquanto ao mesmo tempo se dissociava dos interesses do comércio de escravos, a oposição liberal no Brasil também sustentava que o Governo brasileiro tinha agido apenas por medo da Grã-Bretanha. "O ministro dos Negócios Estrangeiros estava dormindo tranqüilamente numa cama de rosas", declarou o Senador Costa Ferreira em maio de 1851, referindo-se aos acontecimentos de junho-julho de 1850, "sem sentir os espinhos e sem sonhar que a Inglaterra ... não permitiria que brincassem com ela ou a ridicularizassem ... O ministro só foi acordado pelo troar do canhão inglês."[*92] Um ano mais tarde, a publicação pelo Governo britânico, num Livro Azul, de boa parte da correspondência entre Hudson e Palmerston, Hudson e Reynolds, e Hudson e Paulino durante o período de abril de 1850 a março de 1851, e especialmente durante julho de 1850 – apesar do pedido de Hudson na época para que os seus despachos não fossem publicados, com base em que os brasileiros já achavam que tinham sido "empurrados

88 Hudson nº 71, 11 de junho de 1851, F. O. 84/845.

89 Palmerston para Lisboa, 10 de outubro de 1851.

90 Southern nº 47, 10 de agosto de 1852, F. O.84/879.

91 Palmerston para *Sir* John Crampton, 17 de fevereiro de 1864, citado em A. E. M. Ashley, *Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston, 1846-65* (Londres, 1876), ii, 263-4.

* Traduzido do texto inglês da obra original. (N. T.)

92 Citado em Hudson nº 72, 11 de junho de 1851, F. O. 84/845.

a tomar medidas [para a supressão do comércio de escravos]" e seriam necessários todos os seus esforços para "aplacar a sua vaidade ferida" – colocou boa munição nas mãos da oposição. Em abril de 1852, a legação britânica no Rio forneceu a um jornal de oposição, o *Correio Mercantil*, uma cópia do Livro Azul, e aquelas partes da correspondência mais danosas para o Governo brasileiro apareceram nas edições de 7, 9 e 12 de abril.[93] Em conseqüência, Paulino Soares de Sousa (no Senado, em 29 de maio) e subseqüentemente Eusébio de Queirós (na Câmara, em 16 de julho, durante um debate relativo à terceira leitura de um projeto do Governo para o fornecimento de mais navios a vapor para o trabalho de repressão ao comércio de escravos) sentiram-se obrigados a apresentar uma versão alternativa coerente de como se tinha conseguido a supressão do comércio brasileiro de escravos.[94] Ao mesmo tempo em que admitia francamente que, entre 1830 e 1850, os governos brasileiros tinham feito apenas tentativas débeis e intermitentes para suprimir o tráfico, argumentavam que, em 1850-1, as medidas tomadas pelo Governo brasileiro tinham sido, *única e exclusivamente elas*, responsáveis pelo fim do tráfico: a Marinha britânica, argumentavam, tinha-se mostrado, desde muito tempo, incapaz de sequer reduzi-lo, muito menos de suprimi-lo. Além

93 Ver Soares de Sousa R.I.G.H.B. (1952), págs. 268-9. Paulino comentou que a correspondência estava "cheio [*sic*] de falsidades" (Paulino para Macedo, nº 7, 10 de abril de 1852, Reservado, A. H. I. 268/1/18). Macedo, o ministro brasileiro em Londres, também enviou ao Rio de Janeiro uma cópia do Livro Azul que, na sua opinião, continha "as comunicações inexatas e malévolas" (Macedo para Paulino, nº 15, 18 de junho de 1852, Reservado, A. H. I. 217/3/7). [Nota do tradutor: as citações diretas desta nota de rodapé aparecem em português no texto original.]

94 Discurso de Paulino, de 29 de maio de 1852, impresso no *Jornal do Comércio*, 31 de maio, 1 de junho de 1852, e em *Três Discursos do Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Sousa* (Rio de Janeiro, 1852), págs. 38-62; excertos em Southern nº 33, 11 de junho de 1852, F. O. 84/878. Discurso de Eusébio, de 16 de julho de 1852, *Anais do Parlamento Brasileiro, Câmara dos Deputados*, 1852, vol. ii, págs. 241-258; publicado como *Questão do Tráfico* (Rio de Janeiro, 1852); excertos em Southern nº 47, 10 de agosto de 1852, F. O. 84/879; também impresso em Perdigão Malheiro, ii, págs. 262-87. Alfredo Valadão refere-se a esse discurso como "discurso sensacional pela beleza de sua forma, pela elevação e sabedoria de seus conceitos, pela defesa do nome, da dignidade do Brasil, e pelo vigor de sua lógica irrespondível, constituindo uma das maiores vitórias que registram os nossos Anais Parlamentares" (*Eusébio de Queirós, op. cit*., pág. 45). O *Jornal do Comércio*, 28 de julho de 1852, publicou excertos do Livro Azul britânico mais favoráveis ao governo brasileiro. Para o ponto de vista brasileiro de como o comércio de escravos foi finalmente suprimido, ver também Paulino para Hudson, 28 de janeiro de 1851, anexo a Hudson nº 27, F. O. 84/843; discurso de Paulino no Senado, 24 de maio de 1851, citado em Soares de Sousa, *Vida do Uruguai*, *op. cit.*, págs. 221-3; discurso de Olinda no Senado, 28 de maio de 1851, *Jornal do Comércio*, 31 de maio de 1851; Lisboa para Palmerston, 27 de setembro de 1851, anexo a Lisboa para Paulino, nº 49, 30 de setembro de 1851, anexo a Lisboa para Paulino, nº 49, 30 de setembro de 1851, A. H. I. 216/2/15; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, maio de 1851, maio de 1852.

disso, a decisão do governo brasileiro de agir tinha sido *espontânea*, não, como relatara Hudson, o resultado da coação britânica. Tinha havido, sustentava Eusébio, uma "revolução na opinião pública". Mesmo os fazendeiros brasileiros tinham sido finalmente persuadidos de que o seu verdadeiro interesse de longo prazo era a abolição e que, em todo caso, como Paulino costumava dizer, já não era possível ao Brasil "resistir à pressão das idéias da época em que vivemos". Eusébio demonstrou que, muito antes de se ouvirem os canhões britânicos em Paranaguá e em outros pontos da costa brasileira, tinham-se concebido medidas e redigido legislação mais duras contra o comércio de escravos. Tanto Paulino como Eusébio argumentaram que o Governo brasileiro prosseguiu com as suas próprias medidas, conforme planejado, e as aplicou até o êxito final, apesar, e não por causa, dos "atos de agressão" da Marinha britânica, que só conseguiram provocar oposição à causa do combate ao tráfico de escravos. Esse era o relato oficial brasileiro de como a questão do comércio de escravos tinha sido finalmente resolvida. E assim como a oposição brasileira preferia a versão britânica dos acontecimentos, os adversários ingleses dos métodos de Palmerston – os partidários radicais do livre comércio e os líderes da Anti-Slavery Society – através do *Daily News,* seu porta-voz (e também do Governo brasileiro), preferiam aceitar a versão deste último, na qual a abolição final resultava de uma mudança de atitude no Brasil, como eles sempre tinham insistido que aconteceria, em vez de reconhecer a possibilidade de que as políticas tradicionais da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos, às quais eles se tinham oposto tão vigorosamente e que quase tinham sido radicalmente modificadas em março de 1850, pudessem no final ter triunfado.[95]

Assim, os dois lados reclamavam o crédito de ter suprimido o tráfico. E ao fazê-lo, ambos exageravam a sua própria porção de responsabilidade. Até meados de 1850 já tinha havido uma acentuada redução na escala do comércio brasileiro de escravos, graças em parte aos esforços das esquadras britânicas da África ocidental e da América do

95 *Daily News*, 11 de fevereiro, 13 de março, 17 de julho de 1851; também discurso de Milner Gibson, 10 de março de 1851, Hansard, cxiv, 1219-20. Hudson criticou mais tarde essas "declarações deturpadas" e perguntou qual era o uso de uma Anti-Slavery Society que expressava tais opiniões (Hudson para Stanley, 13 de setembro de 1851, Particular, F. O. 84/842). Palmerston escreveu na margem "absolutamente nenhuma".

Sumário

Sul, porém mais particularmente por causa de uma pletora no mercado brasileiro de escravos, depois de vários anos de importações extraordinariamente grandes. O comércio foi final e completamente esmagado durante os doze meses seguintes, em grande parte, embora não inteiramente, porque, pela primeira vez, um governo brasileiro decidiu agir efetivamente contra ele e, mais importante, teve a autoridade e os recursos para pôr em prática essa decisão. Há evidência de que, por várias razões (que incluíam a reaparição de uma esquadra preventiva britânica em águas territoriais brasileiras e a deterioração da situação no Rio da Prata, bem como considerações de política interna), o Governo brasileiro tinha estado considerando com muita cautela que medidas poderiam ser tomadas para acabar com o tráfico. E, como sustentou mais tarde, a legislação tinha realmente sido redigida antes de meados de 1850. É claro, entretanto, que foi a súbita extensão, em junho e julho, das operações da esquadra britânica contra o comércio de escravos às águas interiores e aos portos brasileiros que, ao provocarem uma séria crise política no Brasil, levou diretamente à aprovação de uma nova lei contra o comércio de escravos e à sua vigorosa aplicação. É inútil especular quando, ou mesmo se, tal lei teria sido aprovada – muito menos aplicada – caso a Grã-Bretanha não tivesse intervindo decisivamente nesta conjuntura crítica. No mínimo, pode-se dizer que a ação naval britânica, se por si só não precipitou, acelerou grandemente os esforços próprios do Brasil, finalmente bem sucedidos, para suprimir o comércio de escravos.

Próxima página!

Sumário

. . . .

Capítulo XIII

AS CONSEQÜÊNCIAS DA ABOLIÇÃO

A supressão final do comércio brasileiro de escravos durante os anos 1850-1 – vinte anos depois de ter sido declarado ilegal por tratado com a Grã-Bretanha e mais de quarenta anos depois de esta última ter abolido a sua própria parte do comércio transatlântico e feito as suas primeiras propostas abolicionistas oficiais em Lisboa e no Rio de Janeiro – não removeu imediatamente a questão daquele comércio das relações anglo-brasileiras. Pelo contrário, tanto a lembrança como o legado de um conflito tão prolongado e às vezes tão amargo ainda envenenaram, por muitos anos, as relações entre os dois países. E a continuação em vigor da Lei Aberdeen, muito depois de o tráfico ter sido abolido, serviu de maneira muito efetiva para manter viva a controvérsia em torno do comércio de escravos.

Quando da sua aprovação, em 1845, Lorde Aberdeen tinha considerado a sua Lei, da mesma forma que a Lei Palmerston, antes dela, uma medida excepcional, temporária; seria revogada, indicara ele, quando o Brasil assinasse um tratado efetivo contra o comércio de escravos com a Grã-Bretanha – como fizera Portugal em 1842 – ou

Página anterior!

quando cooperasse com a Grã-Bretanha e ele mesmo abolisse o comércio. Em fins de 1851, acreditando que tinha, pelas suas ações, demonstrado claramente seu desejo e sua capacidade de acabar com aquele comércio e de impedir o seu ressurgimento, o governo brasileiro fez uma segunda tentativa – a primeira fora feita, prematuramente, em outubro-novembro de 1850 – de persuadir a Grã-Bretanha a revogar a Lei, que sempre tinha sido objeto de profundo ressentimento no Brasil, ou, no mínimo, a não aplicá-la em águas interiores e territoriais brasileiras.[1] Como de hábito, o Governo brasileiro encontrou apoio, na Inglaterra, entre os partidários radicais do livre comércio, que estavam ansiosos por reduzir o ônus do sistema preventivo britânico e por restabelecer relações amistosas entre os dois países, no interesse do comércio e dos investimentos britânicos no Brasil.[2] Lorde Palmerston, no Foreign Office, não tinha, porém, a intenção de remover a esquadra britânica da costa brasileira; se, como ele acreditava, o governo brasileiro só tinha, finalmente, agido contra o comércio de escravos em conseqüência da pressão naval britânica, podia-se contar que ele o manteria reprimido (especialmente quando a escassez de mão-de-obra se tornasse aguda) apenas enquanto se mantivesse tal pressão.[3] Diferentemente de Aberdeen, Palmerston só estava disposto a revogar a Lei de 1845 quando tivesse sido assinado, para substituí-la, um tratado adequado contra o comércio de escravos, de duração ilimitada. A negociação de um novo tratado foi incluída nas instruções enviadas por Paulino José Soares de Sousa, o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro, a Sérgio Teixeira de Macedo, que substituiria José Marques Lisboa como ministro em Londres. Mas como Paulino achava que, com o tráfico virtualmente eliminado, o governo britânico deveria estar pronto para atender a antigas reivindicações do Brasil de garantias adequadas para o seu comércio legítimo e os seus direitos territoriais, e como Palmerston se mantinha inflexível em sua oposição a tais reivindicações – a desconfiança de vinte anos não podia ser facilmente vencida –, não parecia haver sentido em abrir negociações.[4] Enquanto isso, Lorde Palmerston, totalmente insensível aos sentimentos brasileiros na

1 Lisboa para Palmerston, 27 de setembro, anexo a Lisboa para Paulino, nº 49, 30 de setembro de 1851, A. H. I. 216/2/15.

2 Ver, por exemplo, petições da Associação Comercial de Manchester e da Associação Brasileira de Liverpool, setembro-outubro de 1851, F. O. 84/860.

3 Palmerston para Lisboa, 25 de setembro, 13 de novembro de 1851, F. O. 84/842; Palmerston para Lisboa, 10 de outubro, anexo a Lisboa para Paulino, nº 56, A. H. I. 216/2/15.

matéria, assumiu a posição de que se, como sustentavam os brasileiros, o comércio tinha sido completa e permanentemente extinto, não poderia haver no futuro navios de escravos para os navios de guerra britânicos capturarem e, portanto, razão de queixa de parte do governo brasileiro.[5]

Em dezembro de 1851, depois de mais de cinco anos no Foreign Office, Lorde Palmerston foi substituído por Lorde Granville, que compartilhava a sua convicção de que o comércio brasileiro de escravos rapidamente ressurgiria se qualquer parte do sistema preventivo britânico existente, especialmente as instruções do Contra-Almirante Reynolds de 22 de junho de 1850, fosse prematuramente afrouxada.[6] No entanto, Lorde Granville esteve no cargo por apenas algumas semanas e Lorde Malmesbury, secretário de Negócios Estrangeiros no curto governo conservador de Lorde Derby (fevereiro-dezembro de 1852), via a situação de maneira diferente: ao mesmo tempo em que assinalava não estar menos ansioso do que seus predecessores para pôr fim ao comércio de escravos, ele não gostava do método de Palmerston conduzir a política exterior, que ele teria descrito como um "sistema de violência, atos coléricos e mau humor". Malmesbury achava que Palmerston tinha irritado e humilhado os brasileiros ao legalizar "uma espécie de pirataria" para a supressão do tráfico. Talvez isso tivesse sido necessário num período anterior, admitia, quando o comércio de escravos ainda prosperava e os governos brasileiros eram indiferentes às suas obrigações. Mas os tempos tinham mudado; o Brasil estava agora disposto a cooperar com a Grã-Bretanha e, para que as relações entre os dois países chegassem um dia a melhorar, era mister algum gesto de confiança no governo brasileiro.[7] Em 27 de abril de 1852, Malmesbury pediu, portanto, ao Almirantado para suspender todas as instruções anteriores e determinar aos oficiais de marinha da estação naval da América do Sul que novamente

---

4 Paulino para Macedo, nº 31, 13 de novembro de 1851, A. H. I. 268/1/18; Hudson para Palmerston, 14 de outubro de 1851, Broadlands MSS, GC/HU/40.

5 Palmerston para Lisboa, 13 de novembro.

6 Granville para Southern, fevereiro de 1852, rascunho, F. O. 96/31.

7 Malmesbury para Southern, nº 6, 24 de março de 1852, F. O. 84/877; Macedo para Paulino, nº 9, Reservado, 7 de abril de 1852, A. H. I. 217/3/7. Alguns anos mais tarde, Malmesbury comentou sobre o "estilo muito peculiar" da correspondência diplomática de Palmerston: "quaisquer que fossem as circunstâncias", disse, "o despacho estereotipado começava manifestando o desagrado não qualificado do governo de Sua Majestade e concluía com alguma ameaça" (Hansard, cxliii. 1070-9, Câmara dos Lordes, 21 de julho de 1856).

limitassem ao alto-mar as atividades autorizadas pelas Leis de 1839 e 1845; não deveria haver mais patrulhamento dentro das águas territoriais brasileiras, disse ele, enquanto o comércio brasileiro de escravos fosse efetivamente reprimido pelos próprios brasileiros [8] – embora dois meses mais tarde ele dissesse a Henry Southern, no Rio de Janeiro, que, se o tráfico desse sinais de recrudescimento, o Governo britânico, a pedido dele, retomaria imediatamente operações navais plenas.[9]

Aconteceu que, em abril de 1852, pouco depois de o Contra-Almirante Henderson, sucessor de Reynolds como comandante-em-chefe na costa sudeste da América, ter confirmado que o comércio de escravos já não era praticado em qualquer parte da costa brasileira,[10] foi feito um desembarque de escravos pelo *Palmeira* no Rio Grande do Sul.[11] Era o primeiro em quase seis meses e o Governo brasileiro, apoiado pelas autoridades locais, tomou medidas imediatas para frustrar um plano de enviar escravos para o Norte, por meio de pequenas embarcações costeiras, para Santa Catarina e daí para a província de São Paulo. Dentro de um mês deste lembrete de que a possibilidade de um ressurgimento do comércio brasileiro de escravos não podia ser totalmente desprezada, foram anunciadas algumas mudanças há muito esperadas no Gabinete brasileiro. Entre aqueles que deixaram o cargo estava o ministro da Justiça, Eusébio de Queirós, "o mais esforçado, enérgico e inflexível partidário da supressão do comércio de negros que o Brasil jamais teve", conforme Southern o descreveu, um homem cujo simples nome "infundia terror nos comerciantes de escravos brasileiros".[12] Eusébio assegurou, porém, a Southern que tinha completa confiança no seu sucessor, José Ildefonso Silva Ramos, e no novo ministro do Interior, Francisco Gonçalves Martins, que, como presidente de Pernambuco e como presidente da

8 Addington (F. O.) para Hamilton (Almirantado), 27 de abril de 1852, F. O. 84/891. Esta importante decisão foi imediatamente remetida ao Rio de Janeiro (Malmesbury nº 9, 27 de abril de 1852, F. O. 84/877; Macedo nº 13, Reservado, 1º de maio de 1852, A. H. I. 217/3/7).

9 Malmesbury para Southern, nº 15, 18 de junho de 1852, F. O. 84/877. Só havia, entretanto, na ocasião, dois navios de guerra britânicos plenamente operacionais na costa brasileira – o *Plumper* e o *Rifleman*. O *Sharpshooter*, o *Cormorant*, o *Geyser* e o *Tweed* tinham todos regressado à Inglaterra no fim de 1851; o *Conflict* e o *Locust* tinham sido deslocados para o Rio da Prata.

10 Henderson para Almirantado, 12 de abril de 1852, F. O. 84/894.

11 Southern para Malmesbury, nº 32, 11 de junho de 1852, F. O. 84/878; Southern nº 40, 12 de julho de 1852, F. O. 84/879; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 14 de maio de 1853.

12 Southern para Malmesbury, nº 29, 13 de maio de 1852, Conf., F. O. 84/878; Southern para Henderson, 21 de maio, anexo a Southern nº 32, 11 de junho de 1852, F. O. 84/878.

Bahia, respectivamente, demonstrara sua determinação de acabar com o comércio de escravos de uma vez por todas.[13] Paulino, que continuou como ministro dos Negócios Estrangeiros, manifestou sua profunda satisfação com a suspensão das operações navais britânicas em águas brasileiras e assegurou a Southern, que aproveitara a ocasião para fazer-lhe um sermão sobre o acréscimo de responsabilidades do governo brasileiro no tocante ao comércio de escravos, que o "ato de justiça" de Malmesbury tinha fortalecido a sua decisão de que a ninguém seria dada a oportunidade de reabrir aquele comércio.[14] Além disso, com a derrota de Rosas pelo General Urquiza (com apoio brasileiro e uruguaio) em Monte Caseros, em fevereiro de 1852, tinham-se liberado navios de guerra brasileiros do Rio da Prata para fazerem o patrulhamento do comércio de escravos: até meados do ano, 16 navios (oito deles a vapor) foram posicionados entre Campos e o Rio Grande do Sul, 3 na Bahia, 3 em Pernambuco e 5 no Maranhão. E em agosto de 1852 o governo foi autorizado pelo Congresso a comprar mais navios para esse serviço.[15]

Ao mesmo tempo que compreendia que poderia não ser prudente confiar demais no que poderia provar ser apenas uma reação temporária contra o comércio de escravos e relutava em desistir completamente dos poderes da Grã-Bretanha para obstruir tal comércio em alto-mar e para compelir o Brasil a fazer respeitar a sua própria proibição contra aquele comércio, Lorde Malmesbury queria encorajar os esforços independentes do governo brasileiro para esmagar os últimos vestígios do tráfico. Com isto em mente, ele estava disposto a considerar não apenas a retirada dos navios de patrulha britânicos das águas brasileiras, mas também a desativação – talvez, inicialmente, por três anos – de "qualquer parte do sistema agora em vigor que possa ser percebido pelos brasileiros como lesivo à sua dignidade nacional ou tendente a rebaixar a dignidade da sua bandeira".[16] Quando Teixeira de Macedo tomou a iniciativa e sondou-o sobre a possibilidade de negociar um tratado para

13 Southern nº 30, 14 de maio de 1852, Conf., F. O. 84/878.

14 Southern nº 31, 8 de junho de 1852, F. O. 84/878; Paulino para Southern, 12 de junho, anexo a Southern nº 38, 7 de julho de 1852, F. O. 84/879.

15 P. P. 1852-3, xxxix (920), Relatório da Comissão Especial da Câmara dos Comuns sobre os Tratados relativos ao Comércio de Escravos, Apêndice A, nº 16; Paulino para Macedo, nº 30, 8 de junho, nº 38, 9 de julho de 1852, A. H. I. 268/1/17; Perdigão Malheiro, ii. 62. Também memorando anexo a Moreira (ministro brasileiro) para Malmesbury, 3 de julho de 1858, F. O. 84/1051.

16 Stanley (F. O.) para Hudson (Turin), 31 de agosto de 1852, Particular, F. O. 84/877.

substituir a Lei Aberdeen,[17] Malmesbury mostrou, portanto, algum interesse pela idéia. Antes de tomar uma decisão pediu, porém, a opinião de James Hudson, então ministro britânico em Turin, que aconselhou fortemente o Governo a usar da maior cautela em quaisquer negociações. Doze meses de ausência do Brasil nada tinham feito para suavizar a opinião de Hudson sobre o povo brasileiro e sua predileção pelo comércio de escravos. "Nenhum brasileiro vivo", escreveu em setembro de 1852, "se recusará a comprar um africano por um preço baixo e com crédito longo, quando quer que um negociante de escravos lhe ofereça a oportunidade." Seguia-se, portanto, que, em qualquer solução final da questão do comércio de escravos, a Grã-Bretanha deveria obter garantias adequadas contra um possível retorno à situação prevalecente nos anos 1830-50, quando os governos brasileiros foram tão flagrantemente coniventes com o comércio ilegal. Na opinião de Hudson, nenhum novo tratado seria completo sem, primeiro, uma renovação do artigo 1 do tratado de 1826, que, ao declarar pirataria o comércio de escravos, fornecia os meios pelos quais a Grã-Bretanha poderia novamente, se necessário, coagir o Brasil a suprimi-lo; segundo, a inclusão das leis brasileiras de 7 de novembro de 1831 e 4 de setembro de 1850; terceiro, um acordo que garantisse a liberdade dos africanos emancipados pela comissão mista do Rio de Janeiro entre 1819 e 1845; quarto, um acordo que garantisse a liberdade dos africanos importados ilegalmente desde a aprovação da lei de 1831 e, portanto, *ipso facto* livres. Se o Brasil se recusasse a aceitar essas condições, argumentava Hudson, o Governo britânico podia ter certeza de que "eles [os brasileiros] pretendem prosseguir com tal comércio conforme as circunstâncias permitam".[18] O sucessor de Hudson no Rio de Janeiro, Henry Southern, cujo conselho também foi pedido, morreu em janeiro de 1853, mas William George Jerningham, o encarregado de negócios, para quem toda negociação de tratado com o Brasil era "uma armadilha", deu, sem que lhe fosse pedido, conselho semelhante (embora bem mais vivo). O único objetivo do Governo brasileiro, escreveu, era "tirar o pescoço do cabresto da lei de 1845, sancionada pelo dispositivo

17 Macedo para Malmesbury, 19 de agosto, anexo a Malmesbury para Hudson, 3 de setembro, F. O. 84/877, depois de Paulino para Macedo, nº 10, 12 de abril de 1852. Reservado, A. H. I. 268/1/18. Também Macedo para Paulino, nº17, 8 de setembro de 1852, Reservado, A. H. I. 217/3/7.

18 Hudson para Stanley, 12 de setembro de 1852, Particular, F. O. 84/877. "Assumimos uma tarefa que está além das nossas forças", escreveu Hudson numa carta em separado, da mesma data, "a menos que usemos de meios extraordinários de coerção com um estado amigo".

perpétuo daquele velho e fascinante documento de 1826"; ele aconselhou, portanto, o Governo britânico a

> tratar bem aquela velha lei porque ela tem funcionado bem nestas plagas e, embora odiosa aos olhos malévolos do comerciante de escravos, é, no entanto, vista por ele com medo e tremor. Enquanto ela existir, o Brasil será como um sapo numa arapuca – deverá concordar, queira ou não. Mas pare e levante a arapuca por um instante e o sapo facilmente pulará fora e cuspirá no seu rosto ... Você imagina ... que este velho pecador regenerado, que agora parece muito devoto, resistirá facilmente à tentação de recair no seu antigo vício, especialmente se o medo e a apreensão da "Espada de Dâmocles" for removido pela revogação da velha Lei de 1845?

Não se devia permitir ao Brasil, concluía Jerningham, "a sombra de uma possibilidade de tirar a sua cabeça matreira do nó que, por enquanto, embora não apertado, o mantém tão segura e suavemente".[19] Enquanto isso, tinham-se efetivamente aberto em Londres negociações de um tratado, que continuaram intermitentemente pelos doze meses seguintes. Como, no caso, a Grã-Bretanha exigia, porém, antes que a Lei de 1845 pudesse ser revogada, que o Brasil assinasse, no mínimo, um tratado contra o comércio de escravos baseado no tratado anglo-português de 1842, e como, agora que o comércio brasileiro de escravos tinha cessado, o Brasil não estava disposto a conceder sequer o direito de busca, era fora de questão chegar-se a qualquer acordo.[20] Em outubro de 1853, o governo de Lorde Aberdeen, formado pela coalizão do partido *Whig* com os partidários de Peel (com Lorde Clarendon no Foreign Office e Lorde Palmerston nos Negócios Interiores), decidiu finalmente abandonar as negociações com o Brasil e – segundo pareceu a Macedo – seguir uma política de esquecer oficialmente a Lei, ao mesmo tempo em que a mantinha viva como uma garantia contra o futuro.[21]

Uma razão para a atitude intransigente adotada pelo governo britânico foi o fato de, no curso das negociações, terem chegado a Londres notícias de um outro desembarque de escravos no Brasil – embora este fosse apenas o segundo em doze meses. Em dezembro de 1852, o

19 Jerningham para Clarendon, 14 de agosto de 1853, Particular, F. O. 84/910.

20 Sobre as negociações de um tratado em 1852-3, ver a correspondência Macedo-Malmesbury, F. O. 84/877 (p. ex., Macedo, 17 de setembro, 15 de novembro de 1852) e a correspondência Macedo-Paulino, A. H. I. 217/3/7 (p. ex., Macedo nº 18, 8 de outubro de 1852, Reservado, nº 2, 7 de fevereiro de 1853, Reservado). Também Clarendon para Macedo, 23 de maio de 1853, F. O. 84/910.

21 Macedo para Paulino, nº 22, 21 de outubro de 1853, Reservado, A. H. I. 217/3/7. Também Clarendon para Howard, 7 de outubro de 1853, F. O. 84/910.

brigue americano *Carmargo* tinha desembarcado com êxito, em Bracuí, na Ilha Grande (ao sul do Rio de Janeiro), entre 500 e 600 africanos de Quelimane, em Moçambique, e tinha sido incendiado em seguida pela própria tripulação. Nesta ocasião, o Governo brasileiro tinha sido inesperadamente decepcionado pelo magistrado local, que, alegando doença, esperou duas semanas antes de reportar o desembarque, com o resultado de que, quando o Chefe de Polícia, vindo do Rio, chegou ao local com uma força de sessenta homens, os escravos tinham sido levados para o interior, para o município de Bananal (província de São Paulo), vendidos e dispersados entre várias fazendas de café, especialmente as pertencentes a Joaquim José de Sousa Breves, o proprietário de terras mais rico do distrito. O Governo brasileiro, pela primeira vez, ordenou uma busca sistemática de escravos recém-importados nas fazendas locais – uma ordem que a polícia e a Guarda Nacional tiveram grande dificuldade em executar. Fazendeiros poderosos como Breves, a maioria dos quais dispunha do apoio de pequenos exércitos particulares, defenderam ferozmente a sua autoridade até então incontestada dentro das suas propriedades e só trinta e oito dos escravos do *Carmargo* foram recuperados pelas autoridades. Os fazendeiros e seus representantes na Câmara Municipal de Bananal, bem como na Câmara dos Deputados e no Senado, no Rio de Janeiro, logo protestaram contra a invasão ilegal de propriedades privadas pelo exército, o que, alegavam, despertava o espírito de insurreição entre os escravos negros. E quando, finalmente, foi formalizada contra Breves, em Angra dos Reis, na província do Rio de Janeiro, uma acusação de compra ilegal de escravos importados, o júri deu um veredicto unânime de inocente.[22]

Embora os acontecimentos que se seguiram ao desembarque de escravos em Bracuí, em dezembro de 1852, reforçassem a determinação do governo brasileiro de evitar novas confrontações diretas com os fazendeiros, foram dadas instruções a todos os oficiais de marinha brasileiros, presidentes de províncias marítimas, chefes de polícia, autoridades portuárias e magistrados locais em cidades costeiras de

22 Southern nº 1, 4 de janeiro, nº 2, 7 de janeiro, nº 7, 13 de janeiro de 1853, F. O. 84/911; Jerningham nº 3, 7 de fevereiro, nº 7, 4 de março, nº 11, 2 de abril, nº 17, 11 de junho, nº 28, 27 de agosto de 1853, F. O. 84/911; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, 14 de maio de 1853; *Jornal do Comércio*, 18 de maio, 19 de maio de 1853. Em certo ponto, Jerningham se pergunta se não seria necessário enviar mais uma vez a marinha britânica a "águas interiores brasileiras" (Jerningham nº 3, F. O. 84/911).

manterem os seus esforços para evitar novas importações de escravos. Em junho de 1853, Luís Antônio Barbosa, um antigo presidente de Minas Gerais e sucessor de Sousa Ramos como ministro da Justiça, prometeu renunciar se um único escravo fosse importado no Brasil durante o seu exercício no cargo – uma promessa que ele não teve de cumprir.[23] Ainda mais enérgico foi José Tomás Nabuco de Araújo, ministro da Justiça no poderoso Governo de Conciliação, composto de todos os partidos e chefiado pelo marquês do Paraná (Honório Hermeto Carneiro Leão), que foi formado em setembro de 1853 e permaneceu no poder até maio de 1857. O novo Governo foi responsável pela introdução no Senado de um projeto – que se tornou lei em 5 de junho de 1854 – que ampliava os poderes dos tribunais marítimos especiais criados de conformidade com a lei contra o comércio de escravos de setembro de 1850. Até então tinha sido difícil processar brasileiros suspeitos de envolvimento no tráfico, a menos que fossem apanhados no ato de importar escravos, e mesmo assim a lei exigia que fossem levados a julgamento perante um júri local, que invariavelmente os absolvia. Os tribunais marítimos brasileiros estavam agora autorizados a julgar e punir qualquer brasileiro – e qualquer estrangeiro residente no Brasil – suspeito de ter interesse no comércio de escravos.[24]

Durante os anos de 1854-5, o Governo brasileiro – através de sua legação em Londres – e os livre-cambistas ingleses – tanto nas colunas do *Daily News* como, liderados por Milner Gibson, na Câmara dos Comuns – aumentaram a pressão pela revogação da Lei Aberdeen. O governo britânico, entretanto, ainda receava que, sem um tratado anglo-brasileiro satisfatório para substituí-la, não haveria nada que impedisse os brasileiros de um dia voltarem aos seus velhos hábitos. Quando, num debate em 26 de junho de 1854, John Bright objetou a que o Governo "mantivesse essa Lei sobre o Governo brasileiro como uma garantia do seu bom comportamento", Palmerston respondeu solenemente que a abolição tinha trazido tais benefícios morais e materiais ao Brasil que a revogação da Lei de 1845 seria "o maior mal que nos seria possível infligir

23 Citado em Jerningham nº 21, 27 de junho de 1853, F. O. 84/911.

24 Lei nº 731, 5 de junho de 1854, impressa em Pereira Pinto, i. 490-2. O projeto tinha sido introduzido no Senado poucos dias depois da posse do governo. Ver *Jornal do Comércio*, 16 de setembro de 1853; Jerningham nº 35, 1 de outubro de 1853, F. O. 84/911; Joaquim Nabuco, *Um Estadista do Império, Nabuco de Araújo: Sua Vida, Suas Opiniões, Sua Época* (2ª ed., São Paulo, 1936), i, págs. 165-7.

ao povo brasileiro". Ele só admitia que o governo pudesse rever a situação "depois de uma longa série de anos".[25] *Sir* Henry Howard, ministro britânico no Rio de Janeiro (1853-55), concordou em que não havia melhor garantia contra uma retomada do tráfico do que o conhecimento, tanto no Governo quanto nos meios do comércio de escravos, de que a Grã-Bretanha mantinha o poder de impedi-la.[26]

Em fins de 1855 - depois de três anos nos quais não se soube que tivesse sido feita uma única importação de escravos – foi feita uma última tentativa de reviver o comércio transatlântico de escravos para o Brasil. As circunstâncias pareciam extraordinariamente propícias: as esquadras preventivas britânicas da África ocidental e da América do Sul tinham sido consideravelmente reduzidas em números, como resultado das necessidades de navios na Guerra da Criméia; a escassez de mão-de-obra começava a fazer-se novamente sentir no Brasil – particularmente desde que uma epidemia de cólera, em 1855, se tinha alastrado pela população de escravos existente[27] – e os preços de escravos nas áreas de maior procura (o vale do Paraíba e a província de São Paulo) tinham subido fortemente desde o fim do comércio de escravos; e os barracões de escravos em Benguela, Ambriz e no estuário do Congo estavam cheios e os preços, os mais baixos em mais de vinte anos. Em princípios de setembro, começou a circular no Rio de Janeiro o rumor de que 250 negros tinham sido desembarcados em Angra dos Reis, no continente, por trás da Ilha Grande, ao que se seguiu, um mês mais tarde, outro de que 300 tinham sido depositados na fronteira entre as províncias do Rio de Janeiro e do Espírito Santo; ambos foram cuidadosamente investigados, mas jamais se comprovou completamente qualquer dos dois.[28] Em 13 de outubro, porém, certamente teve lugar, com êxito, um desembarque de entre 200 e 240 negros perto de Serinhaém, na província de Pernambuco. A maioria foi finalmente recolhida e libertada – só dezesseis nunca foram recuperados –, porém a investigação subseqüente revelou não apenas negligência de parte das autoridades locais, mas também o fato de que o presidente da província, o chefe de polícia e várias famí-

25 Hansard, cxxxiv, 723, 725.

26 Howard para Clarendon, nº 11, 28 de maio de 1855, F. O. 84/968. Cf. dois despachos de Howard para Clarendon, 4 de junho de 1854, impresso em Christie, *Notes on Brazilian Questions*, págs. 208-14.

27 Jerningham nº 2, 12 de janeiro de 1856, F. O. 84/993; Fala do Trono, 3 de maio de 1856.

28 Jerningham nº 13, 15 de outubro, nº 15, 9 de novembro, nº 17, 13 de novembro de 1855, F. O. 84/968.

lias importantes estavam implicadas no desembarque.[29] Lorde Palmerston, que se tinha recentemente tornado primeiro-ministro à frente de um novo governo *whig* liberal, enfureceu o governo brasileiro fazendo "uma advertência amistosa" de que, a menos que fossem tomadas medidas para punir os culpados e impedir desembarques futuros, podia ser necessário que os navios de guerra britânicos retomassem suas operações contra o comércio de escravos, de conformidade com a Lei Aberdeen – como ele acreditava que eles tinham todo o direito de fazer – "na costa, nos rios e nos portos do Brasil".[30] No caso, o governo brasileiro já tinha punido os envolvidos no episódio e tinha redobrado seus esforços para impedir sua repetição – mas o fato de que, claramente, o tráfico ainda não estava inteiramente morto endureceu ainda mais a decisão de Palmerston de não revogar a Lei. "A lei de 1845", escreveu em abril de 1856, "é a única segurança contra o ressurgimento do comércio brasileiro de escravos e *nunca deveria ser revogada*. A sinceridade do Governo brasileiro contra o comércio de escravos é aquela com que o punguista mantém suas mãos longe dos bolsos de um curioso enquanto nota os olhos de um policial voltados para ele."[31] E em julho, Lorde Aberdeen, na Câmara dos Lordes, embora admitindo que inicialmente hesitara em introduzir o projeto e que, de fato, sempre buscara uma oportunidade para revogá-lo, agora, à luz dos acontecimentos recentes no Brasil, hesitava em advogar a sua

---

29 Jerningham nº 15, 9 de novembro, nº 16, 12 de novembro, nº 22, 14 de dezembro de 1855, nº 7, 12 de fevereiro, nº 19, 14 de março de 1856, F. O. 84/993; Cowper (Pernambuco) nº 9, 21 de abril de 1856, F. O. 84/994; *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros*, maio de 1856; Nabuco, *op. cit.*, i, págs. 169-76; Manchester, *British Preeminence in Brazil*, pág. 264.

30 Clarendon para Jerningham, nº 2, 9 de janeiro de 1856, F. O. 84/993, baseado numa minuta de Palmerston de 31 de dezembro de 1855 (impresso em Christie, *op. cit.*, págs. 221-2); Jerningham para Paranhos, 7 de março, anexo a Jerningham nº 19, 14 de março de 1856 (aprovado por Clarendon, nº 22, 28 de abril, nº 38, 26 de junho de 1856, F. O. 84/993). "Não há nota mais dura na triste história do tráfico", comentou Joaquim Nabuco em *Um Estadista do Império*, i. pág. 170. Sérgio Teixeira de Macedo, em Londres, já se tinha queixado amargamente a Lorde Clarendon (em maio de 1854) de que "era sempre com uma ameaça nos lábios que o governo britânico falava com o Brasil" (citado em Manchester, *op. cit.*, pág. 288). Depois do caso de Serinhaém, o sucessor de Jerningham no Rio de Janeiro, Campbell Scarlett, pediu lhe fosse dada autoridade para aplicar novamente as instruções de junho de 1850, sem se referir a Londres, caso isso se tornasse necessário (Scarlett, 30 de maio de 1856, F. O. 84/994) e achava que a Grã-Bretanha devia exigir um tratado que lhe desse "o direito de dar busca e visitar, sem interrupção e em qualquer tempo, todos os portos do Brasil" (Scarlett nº 17, 15 de dezembro de 1856, F. O. 84/994). (*N. T.: A citação de Joaquim Nabuco contida nesta nota está em português na obra original; a de Teixeira de Macedo foi traduzida do inglês*).

31 Memorando, 30 de abril de 1856, F. O. 84/993.

revogação imediata.[32] Os escravos desembarcados em Serinhaém foram, porém, os últimos que se sabe terem sido importados no Brasil diretamente da África. Quando, em janeiro de 1856, o *Mary E. Smith*, de Nova Orleans, carregando quase 400 escravos com idades entre quinze e vinte anos, chegou ao largo do porto de São Mateus, na fronteira entre o Espírito Santo e a Bahia, o brigue a vapor imperial *Olinda* estava no local à sua espera. A embarcação foi levada para a Bahia, onde se descobriu que 106 africanos já tinham morrido; os restantes foram libertados depois que o navio foi condenado, mas estavam em tão más condições que poucos sobreviveram por muito tempo.[33] Em julho de 1857, houve rumores de que estava para ser feita uma tentativa de desembarcar escravos na costa ao norte de Pernambuco – no Rio Grande do Norte ou mesmo na Paraíba – mas o governo brasileiro manteve a área sob cuidadosa vigilância e não se descobriu evidência de qualquer desembarque.[34] Já então, os comerciantes tinham finalmente perdido toda esperança de reabrirem o tráfico brasileiro e, em vez disso, estavam concentrando suas energias no comércio ilegal com Cuba, que continuaria por mais uma década.

No fim dos anos '50, o comércio brasileiro de escravos podia ser declarado realmente extinto.[35] Os problemas de mão-de-obra do Brasil permaneciam, entretanto, muito atuais, embora consideravelmente menos agudos do que tinham sido nas décadas de '30 e '40 ou do que se tornariam nos anos '70 e '80, com a expansão das plantações de café para a terra roxa* do noroeste de São Paulo. A longo prazo, a interrupção dos suprimentos abundantes de escravos baratos vindos da África tinha de produzir uma séria falta de braços* no Brasil e dar um golpe importante no próprio sistema escravista. A curto prazo, porém, as conseqüências da abolição sobre a oferta de mão-de-obra foram mitigadas

32 Hansard, cxliii, 1078-9, 21 de julho de 1856.

33 Jerningham nº 5, 8 de fevereiro de 1856, F. O. 84/993; Pierson, *Negroes in Brazil*, pág. 37; Howard, *American Slavers and the Federal Law*, págs. 47, 124-6.

34 Memorando sem assinatura (Nabuco?), *Informação sobre tráfico escravo*, 21 de julho de 1857, A. M. I. P., maço cxxiv, doc. 6208.

35 Ver, p. ex., as respostas dos cônsules e vice-cônsules britânicos no Brasil – Vercker (Rio Grande do Sul), Callander (Santa Catarina), Westwood (Rio de Janeiro), Morgan (Bahia), Cowper (Pernambuco), Wilson (Maranhão) – a uma circular pedindo informações sobre a situação do comércio de escravos e a probabilidade de seu ressurgimento, cotejadas em Christie para Russell, 2 de junho de 1860, B. F. S. P. li, 1012-15.

* Em português no original. (N. T.)

* Em português no original. (N. T.)

por um número de desenvolvimentos novos. Em primeiro lugar, como os abolicionistas sempre tinham esperado e antecipado, o colapso do tráfico de escravos convenceu muitos fazendeiros das vantagens que poderiam ter melhorado as condições de vida e de trabalho dos escravos que já possuíam. (Também foram obrigados a prestar mais atenção à reprodução dos escravos, mas isto nunca teve muito êxito, quando nada porque sete em cada dez escravos no Brasil eram do sexo masculino.)[36] De importância mais imediata, o término do comércio transatlântico de escravos estimulou o comércio de escravos dentro do Brasil, das áreas urbanas para as rurais, da agricultura de subsistência para as culturas de exportação (café, açúcar, algodão) e, apesar dos esforços das autoridades provinciais no Maranhão, no Ceará, em Pernambuco e na Bahia para proibirem o comércio interprovincial de escravos, das áreas empobrecidas do Norte e do Nordeste (a "nova costa africana") para o sul em desenvolvimento. Em suas *Notas Estatísticas*, publicadas em 1860, Sebastião Ferreira Soares calculou que 26,622 escravos tinham sido importados das províncias setentrionais para o Rio de Janeiro, cidade e província, durante os anos de 1852-9:

1852	4.409	1856	5.006
1853	2.090	1857	4.211
1854	4.418	1858	1.993
1855	3.532	1859	963

Na sua opinião, entretanto, essas cifras eram mais bem conservadoras: um influxo médio anual de 5.500 escravos seria, achava ele, uma estimativa mais precisa.[37] Em setembro de 1862, W. D. Christie, o ministro britânico no Rio de Janeiro, reportou que 34.688 escravos tinham sido importados por mar das províncias setentrionais só para a capital, durante os dez anos e meio de janeiro de 1852 a julho de 1862, e ele acreditava que muitos mais tinham sido transportados por

36 Stein, *Vassouras*, pág. 76.

37 *Notas Estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimenticios no império do Brasil* (Rio de Janeiro, 1860), págs. 135-6. Também Stein, *Vassouras*, pág. 65: "Importações estimadas de escravos na Província do Rio provenientes de outras províncias, 1852-9"; Rodrigues, *Brazil and Africa*, pág. 171, nº 142. Navios a vapor da *Anglo-Luso-Brazilian Navigation Co.* transportavam escravos de portos setentrionais para o Rio (ver Christie, *op. cit.*, pág. lvi).

terra.[38] Este movimento interno da população escrava brasileira acabou levando a uma forte concentração de escravos nas grandes fazendas e, em particular, nas plantações de café do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo ("as províncias negreiras da nação"*, como vieram a ser chamadas) e isso, por sua vez, ao reduzir ligeiramente a importância do trabalho escravo para a economia brasileira como um todo, foi um dos fatores, juntamente com o progressivo declínio no tamanho da população escrava em idade de trabalho e o declínio da população escrava como percentagem da população total, que se combinaram para tornar a instituição da escravidão mais vulnerável a ataque na segunda metade do século XIX.

Embora, durante a década de 1850, o Governo britânico freqüentemente protestasse contra a desumanidade do comércio costeiro de escravos no Brasil, a Marinha britânica, desde o caso do *Piratinim* (1851), tinha cuidado de não interferir com a transferência *legítima* de escravos de uma parte do Brasil para outra. Quando, porém, se tentou reviver a velha idéia de importar da África trabalhadores livres – um projeto para promover a imigração africana livre e a extinção gradual da escravidão foi introduzido na legislatura provincial de Pernambuco em 1857, por exemplo – o Governo britânico deixou claro, como tinha feito mais de uma vez no passado, que tal iniciativa seria considerada e tratada como um ressurgimento disfarçado do comércio de escravos, já que "os africanos livres" seriam quase certamente reduzidos à escravidão quando chegassem ao Brasil. "Embarcações trazendo tais carregamentos de africanos [livres] para o Brasil", declarou enfaticamente Lorde Clarendon em junho de 1857, "seriam inevitavelmente tratadas como navios de escravos pelos barcos de patrulha britânicos."[39] Tentativas de atrair imigrantes europeus para o Brasil eram um assunto completamente diferente. A imigração européia era sempre vista pelos abolicionistas, tanto na Grã-Bretanha como no Brasil, como a solução última para o problema brasileiro de mão-de-obra. Depois que o comércio de escravos foi finalmente abolido, muitos fazendeiros de café começaram a mostrar interesse, pela primeira vez, pelo sistema de parceria* (uma espécie de

38 Christie, *op. cit.*, pág. 93.

* Em português no original. (N. T.)

39 Clarendon para Cowper, 8 de junho de 1857, B. F. S. P. xlviii, 1135-6.

* Em português no original. (N. T.)

colheita partilhada) iniciado em São Paulo, nos anos ‘40, pelo Senador Vergueiro e, ao mesmo tempo em que procuravam preservar e aumentar a sua força de trabalho escravo, tratavam de recrutar e financiar o transporte de trabalhadores europeus contratados.[40] As parcerias foram finalmente desacreditadas – os proprietários de terras brasileiros, acostumados apenas ao trabalho escravo, abusavam inevitavelmente do sistema e os próprios imigrantes, sem o hábito de trabalhar em plantações subtropicais, rapidamente se decepcionavam – e essas experiências iniciais, tentativas, de imigração européia em larga escala foram um fracasso. Apesar disso, durante a década de 1850, mais de 130.000 europeus – muitos deles alemães e suíços (os grupos de imigrantes mais importantes no período anterior à abolição), mas agora mais da metade deles portugueses – emigraram para o Brasil:[41]

1850	2.072	1856	14.008
1851	4.425	1857	14.334
1852	2.731	1858	18.529
1853	10.935	1859	20.114
1854	18.646	1860	15.774
1855	11.798		

A maioria deles tinha contratos com fazendeiros na província do Rio de Janeiro, mas um número considerável foi para São Paulo: enquanto menos de 50 imigrantes europeus entraram anualmente em São Paulo no período 1830-51, quase 1.000 por ano chegaram, em média, de 1852 a 1857. Assim, com uma redistribuição da população escrava existente e um acentuado aumento da imigração européia, a abolição do comércio de escravos não teve imediatamente o efeito desastroso que tinha sido universalmente antecipado sobre a oferta de mão-de-obra disponível para os setores em expansão da agricultura brasileira e, portanto, sobre a economia como um todo. Ao contrário, com a continuada expansão

40 Ver Viotti da Costa, *Da Senzala à Colônia*, págs. 78-83; *História Geral da Civilização Brasileira*, II, iii, págs. 158-62, 245-60; Thomas Davatz, *Memórias de um colono no Brasil (1850)* ed. Sérgio Buarque de Holanda (São Paulo, 1941).

41 Estatísticas de José Fernando Carneiro, *Imigração e colonização no Brasil* (Rio de Janeiro, 1949), Apêndice.

da produção e da exportação de café, os anos de 1850 foram uma década de ouro para o vale do Paraíba.[42] Houve também um aumento na produção de açúcar e algodão, embora menor do que na do café.[43] E freqüentemente se argumenta que, ao liberar capital para investimento na agricultura, no comércio, nos transportes, nos serviços urbanos e na indústria, a abolição do comércio de escravos na realidade deu um considerável estímulo ao desenvolvimento econômico geral do Brasil durante o período 1850-64.[44] Esta tese requer, entretanto, pesquisa mais detalhada do que tem sido feita até aqui.

Em julho de 1858, o ministro brasileiro em Londres suscitou novamente a questão da Lei Aberdeen, a qual, embora então totalmente inoperante por muitos anos, continuava formalmente em vigor – um obstáculo importante à melhora das relações anglo-brasileiras. No entanto, Lorde Malmesbury, secretário dos Negócios Estrangeiros numa segunda e igualmente curta administração Derby (1858-9), informou-o de que o Governo britânico só proporia ao Parlamento a revogação da Lei ofensiva quando fosse assinado e ratificado um novo tratado contra o comércio de escravos.[45] Uma tentativa de forçar a mão do Governo foi feita por William Hutt, que apresentou na Câmara dos Comuns mais uma moção instando o governo a, enfim, desfazer o seu sistema preventivo contra o comércio de escravos, retirando a sua esquadra da África ocidental e revogando a Lei de 1845. Era, porém, opinião geral que a esquadra ainda era necessária para a supressão do comércio de escravos para Cuba (ainda que já não para o Brasil), bem como para proteger o crescente comércio da Grã-Bretanha com a África ocidental. No tocante à Lei Aberdeen, havia considerável apoio para a opinião novamente manifestada por Lorde Palmerston (temporariamente na oposição) de que seria prudente, para qualquer Governo britânico, "mantê-la em vigor para ser

---

42 Ver Stein, *Vassouras*, pág. 53.

43 Ver Ferreira Soares, *Notas Estatísticas*, págs. 17-61 e Perdigão Malheiro, ii, págs. 67-8.

44 Sobre essa interessante questão, ver Stein, *Vassouras*, págs. 20, 29, 52; Rodrigues, *Brazil and Africa*, págs. 192-3; Roberto Simonsen, "As conseqüências econômicas da abolição", *Jornal do Comércio*, 8 de maio de 1938; João Cruz Costa, *A History of Ideas in Brazil* (Univ. of California Press, 1964), págs. 69, 77, 80 ("Depois de 1850", escreveu Cruz Costa, "o Brasil estava numa situação econômica completamente nova ... [a supressão do comércio de escravos] liberou forças de renovação no Brasil"). Fontes importantes são Ferreira Soares, *Notas estatísticas* (1860), *Elementos de estatística* (1865), *Esboço ou Primeiros Traços da Crise Comercial do Rio de Janeiro em 10 de Setembro de 1864* (1865); *Relatório da comissão encarregada pelo Governo Imperial ... de proceder a um Inquérito sobre as causas principais e acidentais da crise do mês de setembro de 1864* (1865).

45 Moreira para Malmesbury, 3 de julho, Malmesbury para Moreira, 7 de julho de 1858, F. O. 84/1051.

usada na hipótese de os brasileiros voltarem ao mau caminho. Enquanto tivermos de reserva aquela Lei, o governo do Brasil seguirá a política que o compelimos a adotar".[46] A moção de Hutt foi derrotada por 223 votos a 24 e a Lei Aberdeen continuou existindo – para imensa irritação do Brasil.

Além da Lei Aberdeen, dois outros aspectos da questão do comércio de escravos continuaram a azedar as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil por mais de uma década depois que o próprio comércio tinha sido suprimido. Em primeiro lugar, os governos brasileiros persistiam em suas reivindicações de danos em um número de casos em que embarcações mercantes brasileiras tinham no passado sido objeto de busca e captura ilegais por navios de patrulha britânicos. (Muitas dessas reivindicações referiam-se ao período anterior a 1830, quando várias embarcações equipadas para o tráfico tinham sido absolvidas pela comissão mista de Serra Leoa, mas nunca compensadas pelas perdas sofridas; outras diziam respeito a embarcações capturadas depois de 1845 e condenadas em tribunais marítimos britânicos – embora o Governo brasileiro nunca tenha levado à sua conclusão lógica o próprio argumento de que *toda* captura feita de acordo com a Lei Aberdeen era *per se* ilegal.) No curso das negociações para um novo tratado, durante os anos 1852-3, Teixeira de Macedo, o ministro brasileiro em Londres, tinha colocado a questão das reivindicações brasileiras, mas o governo britânico, como de costume, recusou-se a reconhecer-lhes qualquer validade. Ao mesmo tempo, havia uma miscelânea de outras reivindicações brasileiras contra o Governo britânico ainda pendentes e a Grã-Bretanha, de sua parte, reivindicava danos num valor total de 250.000 libras esterlinas com relação a prejuízos sofridos por comerciantes britânicos em conseqüência da Guerra da Independência (1822-3), do bloqueio brasileiro do rio da Prata (1825-7) e de numerosas revoltas provinciais durante os anos '30 e '40, bem como de direitos excessivos ocasionalmente cobrados sobre importações provenientes da Grã-Bretanha. Foi num esforço para resolver essas reivindicações que, em junho de 1858, foi assinada uma convenção estabelecendo, no Rio de Janeiro, uma comissão mista

46 Hansard, cli. 1338, 12 de julho de 1858. Lorde Aberdeen ainda não estava certo de que já houvesse chegado a hora de revogar a sua Lei de 1845, embora tivesse comentado que a conduta recente do Brasil lhe dava o direito a uma certa consideração (Hansard, cl. 2211, Câmara dos Lordes, 17 de junho de 1858).

anglo-brasileira à qual todas elas poderiam ser referidas – embora houvesse, desde o começo, alguma incerteza sobre se ela tinha poderes para tratar de casos ligados ao comércio de escravos. No caso, o Brasil submeteu noventa e nove reivindicações, na sua maioria decorrentes do comércio de escravos, num total de 2 milhões de libras. O membro britânico da comissão tinha, porém, instruções no sentido de que nenhum caso relativo ao comércio de escravos que tivesse sido originalmente tratado por uma comissão mista anglo-brasileira ou por um tribunal marítimo britânico podia ser revisto e, conseqüentemente, em março de 1860, a Comissão de Reivindicações foi obrigada a suspender seus trabalhos quase antes de os ter começado. Dois anos mais tarde o governo britânico anunciou que considerava a comissão extinta, já que a Convenção de 1858 tinha especificado que todas as reivindicações deviam estar resolvidas num prazo de dois anos.[47]

O outro tema que continuou a infernizar as relações anglo-brasileiras durante os anos '50 e começo dos '60 foi o destino dos "emancipados" ou "africanos livres".[*48] Estes – e havia vários milhares deles – caíam em duas categorias: primeiro, escravos importados ilegalmente que tinham sido apreendidos e libertados pelas autoridades brasileiras e, enquanto aguardavam repatriação, tinham sido alugados a particulares como aprendizes; segundo, escravos que tinham sido trazidos para o Rio de Janeiro a bordo de navios capturados, libertados pela comissão mista com sede naquela cidade e, enquanto sob a proteção do Governo brasileiro, empregados em trabalhos públicos ou entregues a particulares como aprendizes, na qualidade de serviçais ou trabalhadores livres. Era notório o fato de que a maioria dos "africanos livres" terminavam como escravos, e os incessantes esforços da legação britânica no Rio para assegurar-lhes a liberdade a que tinham direito e pela qual, pelo menos no caso daqueles libertados pela comissão mista, o Brasil era responsável perante a Grã-Bretanha, surtiam pouco efeito. No fim dos anos '40, já não era possível descobrir, com qualquer grau de segurança, quantos ainda viviam, seu paradeiro ou sua situação. Em 1851, o Governo

47 A questão das reivindicações foi tratada em algum detalhe em Christie, *op. cit.*, págs. 140-54 e Manchester, *British Preëminence*, págs. 266-73.

* Em português no original. (N. T.)

48 Sobre a questão dos "emancipados", ver Christie, págs. xxxiv-xlv, 1-50; Tavares Bastos, *Cartas do Solitário*, págs. 123-46.

brasileiro rejeitou uma proposta apresentada por Lorde Palmerston de uma comissão mista para investigar toda a questão,[49] embora em dezembro de 1853 ele flexibilizasse sua posição o bastante para anunciar que os "africanos livres" que tivessem servido como aprendizes por quatorze anos poderiam agora pedir a seus senhores a sua liberação e o regresso para a África.[50] Mas na prática isto muito pouco significou, e novas representações britânicas sobre o assunto caíram em ouvidos moucos. O que o decreto de 1853 efetivamente significou, entretanto, foi que, até 1859, todos os africanos "libertados" pela comissão mista do Rio puderam pedir a sua liberdade completa (a comissão tinha deixado de funcionar em 1845, quatorze anos antes) e a legação britânica aproveitou a oportunidade para aumentar a pressão pela sua identificação e rápida libertação.

Causa de preocupação ainda maior para o Governo brasileiro do que as representações da Grã-Bretanha em favor de um número relativamente pequeno de "emancipados" era o fato de que o governo britânico, de vez em quando, mostrava-se interessado no destino das centenas de milhares de escravos que tinham sido importados no Brasil durante os últimos vinte anos do comércio brasileiro de escravos; não apenas sua importação era ilegal nos termos do tratado de abolição anglo-brasileiro que entrara em vigor em março de 1830, mas também, de acordo com o artigo 1 da lei brasileira de novembro de 1831, eles e seus filhos eram legalmente livres. Em março de 1830, durante o debate na Câmara dos Comuns sobre o futuro da esquadra da África ocidental, Gladstone tinha declarado "temos ... o perfeito direito de chegar ao Brasil e exigir-lhe que emancipe todos os escravos importados desde 1830 e, em caso de recusa, fazer-lhe a guerra, mesmo até o extermínio" (embora ele tivesse prosseguido manifestando a esperança de que tal direito não seria exercido).[51] E como vimos, a inclusão de um acordo que garantisse a liberdade dos africanos importados no Brasil depois de 1830 era, para James Hudson, uma condição *sine qua non* para qualquer novo tratado contra o comércio de escravos com o Brasil.[52] De fato, ela tornou-se uma das exigências formais da Grã-Bretanha quando se abriram em Londres as negociações para um tratado, no fim de 1852. Teixeira de

49 Palmerston para Hudson, 5 de julho de 1851, impresso em Christie, *op. cit.*, págs. 203-5.

50 Decreto nº 1303, de 28 de dezembro de 1853, impresso em Perdigão Malheiro, ii. 288.

51 Hansard, cix. 1170, 19 de março de 1850.

52 Ver acima, pág. 369 [O número da página refere-se ao texto original em inglês.]

Macedo indicou, porém, que, para o Brasil, ceder neste ponto equivaleria a emancipar a vasta maioria dos escravos brasileiros em idade de trabalho e certamente "produziria uma revolução geral e aniquilaria o Império brasileiro". Declarou, portanto, categoricamente, que, independentemente da pressão exercida pela Grã-Bretanha, "na escravidão hão de ficar".*[53] Quando, em 1854, um juiz brasileiro ameaçou aplicar a lei que declarava ilegal, depois de 1831, ter escravos, Nabuco de Araújo, o ministro da Justiça (1853-7), que era em grande parte responsável por assegurar que o comércio de escravos não ressurgisse, fez saber que o Governo estava decidido a não interferir num assunto que solaparia as próprias bases da sociedade brasileira.[54] Enquanto isso, entretanto, a Grã-Bretanha continuava a irritar o governo brasileiro suscitando o assunto em todas as oportunidades.

Assim, as relações anglo-brasileiras deixavam muito a desejar quando, em 1860, logo depois de Palmerston ter reassumido o cargo de primeiro-ministro numa nova administração *whig* liberal, William Dougal Christie chegou ao Rio como ministro britânico e tornou as coisas muito piores. Um diplomata da escola de Palmerston – impulsivo, arrogante, peremptório, hostil em relação às nações "inferiores" e mais fracas, que precisavam ser "ensinadas como viver", convencido de que "o medo é a única garantia eficaz de justiça" e a força, o único instrumento de controle político[55] –, Christie adotou uma linha dura em todos os temas do momento: liberdade para os emancipados, liberdade para os escravos importados no Brasil desde 1830, rejeição das reivindicações brasileiras contra o Governo britânico e a continuação em vigor da Lei Aberdeen. Mas foram dois incidentes relativamente menores (o primeiro envolvendo um navio mercante, o *Prince of Wales*, e o segundo H. M. S. *Forte*) – que ambos, na mente de Christie, demonstravam a incapacidade das autoridades brasileiras de oferecerem proteção adequada a vidas e bens britânicos – que levaram, primeiro, a uma querela diplomática e, finalmente, a represálias britânicas, na forma de um bloqueio naval do Rio de Janeiro durante seis dias (31 de dezembro de 1862 a 5 de janeiro de 1863) e da captura, em águas territoriais, de cinco navios mercantes brasileiros. Nessa

* Em português no original. (N. T.)

53 Macedo para Paulino, nº 18, 8 de outubro de 1852, Reservado, A. H. I. 217/3/7.

54 Nabuco, *Um Estadista do Império*, i, 177.

55 Christie, *op. cit.*, liii, lxvii.

ocasião, como em tantas outras no passado, o Brasil não tinha alternativa senão ceder à pressão britânica, mas quando, mais tarde no mesmo ano, o Governo britânico se recusou a pagar reparações ou a desculpar-se pela violação da soberania brasileira pela sua marinha, o Governo brasileiro tomou a medida extrema de romper relações diplomáticas, uma iniciativa habitualmente considerada como marcando um novo estágio na gradual afirmação pelo Brasil de sua independência da dominação política britânica.[56] Foi no meio da "Questão Christie" que o Governo brasileiro finalmente aceitou considerar o caso dos "emancipados" – embora não seja claro que tenha agido, como sustentou Christie, em resposta à pressão britânica. Mais de 1.000 "emancipados" foram liberados em doze meses, de setembro de 1863 a agosto de 1864 (mais do que tinham sido postos em liberdade durante todo o período 1854-63).[57] O próximo passo veio em setembro de 1864, quando foi aprovada uma lei que emancipava todos aqueles que tinham servido os seus quatorze anos como aprendizes (isto é, todos os escravos libertados pela comissão mista do Rio e aqueles libertados pelas autoridades brasileiras, com exceção de uns poucos apreendidos depois da passagem da lei de setembro de 1850).[58] Infelizmente já era então, na prática, quase impossível fazer a diferença entre "emancipados" e escravos.

Foi também em 1864 que se retomou o debate sobre a Lei Aberdeen. Em junho, na Câmara dos Lordes, Lorde Brougham recomendou a revogação da lei; quase dez anos se tinham passado, lembrou ele à Câmara, desde a ocorrência do último desembarque de que se tinha conhecimento no Brasil e ele não via razão de se esperar que houvesse outros.[59] Mesmo então, porém, Lorde Russell, secretário dos Negócios Estrangeiros na administração Palmerston, não estava convencido de que o Brasil tivesse espontaneamente suprimido o tráfico e, portanto, mantinha a convicção de que, "se a Lei fosse revogada, o comércio de escravos ressurgiria". E não estava inclinado a fazer quaisquer favores ao Brasil, agora que o seu governo tinha optado por suspender relações

56 Sobre a "Questão Christie", ver Manchester, *British Preeminence*, págs. 273-84 e Richard Graham, "Os Fundamentos da Ruptura de Relações Diplomáticas entre o Brasil e a Grã-Bretanha em 1863: 'A Questão Christie'", *Revista de História* (São Paulo), nº 49 (1962), págs. 117-38, nº 50 (1962), págs. 379-402.

57 Christie, *op. cit.*, págs. xxxiv-xxxv.

58 Lei nº 3.310, 24 de setembro de 1864, impressa em Perdigão Malheiro, ii. 289; Pereira Pinto, i. 493-5.

59 Hansard, clxxvi. 411, 28 de junho de 1864.

diplomáticas com a Grã-Bretanha.[60] A questão foi levantada na Câmara dos Comuns no mês seguinte, quando John Bright novamente argumentou que a revogação da "Lei ofensiva e ilegal" de Aberdeen muito contribuiria para restaurar as boas relações anglo-brasileiras, que industriais, comerciantes, banqueiros e investidores acreditavam ser essenciais para continuar e consolidar ainda mais a preeminência econômica da Grã-Bretanha naquele país.[61] Respondendo pelo governo, Lorde Palmerston admitiu que a lei era "um espinho na sua [do Brasil] carne", mas afirmou a sua convicção de que o comércio de escravos ainda podia ressurgir e declarou que, por muito que desse valor à amizade e ao comércio brasileiros, "se isso fosse posto de um lado e a supressão do comércio de escravos do outro, eu preferiria este último".[62] Foi nessa época que W. D. Christie, que tinha regressado a Londres em 1863, estava escrevendo o seu controverso *Notes on Brazilian Questions*, que foi publicado no ano seguinte. Dirigido a Lorde Palmerston, ele suscitava, de uma forma que não podia deixar de ofender os brasileiros, muitas questões antigas, inclusive o destino dos "africanos livres" e os incidentes que culminaram no bloqueio britânico de 1862-3, bem como, inevitavelmente, a própria Lei Aberdeen. Sobre o futuro da lei, Christie se colocava do lado daqueles que sustentavam que a Grã-Bretanha tinha prometido revogá-la somente quando um tratado eficaz contra o comércio de escravos fosse assinado, e argumentava que, na ausência de tal tratado, ela devia ser mantida como a única segurança para a Grã-Bretanha contra a retomada do comércio de escravos, pelo menos enquanto a escravidão existisse no Brasil e os brasileiros não mostrassem uma disposição evidente de aboli-la ou sequer de mitigar os seus aspectos mais cruéis. "Onde prevalece a escravidão", proclamava Christie, "o comércio de escravos é provável".[63] Era uma opinião que o Governo britânico parecia compartilhar. Em março de 1865, Palmerston declarou categoricamente na Câmara dos Comuns que o Governo não tinha a intenção de apresentar um projeto para a revogação da Lei Aberdeen,[64] e nem uma petição da British Anti-Slavery Society, em junho,[65] nem o restabelecimento de

60 Hansard, clxxvi. 412-13.
61 *Ibid.* 1380-1, 12 de julho de 1864.
62 *Ibid.* 1385.
63 Christie, *op. cit.*, xlv-xlvi, 51-66.
64 Hansard, clxxvii. 1369-70, 9 de março de 1865.
65 30 de junho de 1865, Broadlands MSS, SLT/37.

relações diplomáticas com o Brasil, em novembro, o induziram a mudar sua decisão.

Os tempos, porém, estavam mudando. Aberdeen, o autor da Lei de 1845, morreu em 1860, Palmerston, seu grande campeão, em 1865. Um ano mais tarde, Russell retirou-se da vida política. Fazia quinze anos que o comércio brasileiro de escravos tinha sido esmagado e, em 1865, depois da assinatura, finalmente, de um tratado anglo-americano sobre direito de busca (7 de junho de 1862) e da rigorosa aplicação da legislação americana contra o comércio de escravos pela administração Lincoln, o comércio cubano também foi, afinal, suprimido: o último ramo remanescente do que fora outrora um florescente comércio de escravos, tinha, na sua última fase, sido continuado quase exclusivamente por navios americanos sob a bandeira americana.[66] Ao mesmo tempo, as potências européias continuaram a penetrar política e comercialmente na África ocidental – Lagos foi anexada pela Grã-Bretanha em 1861 – tornando crescentemente difícil um ressurgimento do comércio de escravos ao norte do Equador, e na África portuguesa, tradicionalmente o principal provedor de escravos para o Brasil, faziam-se esforços para encorajar o comércio legítimo e acabar com a escravidão (um decreto de 1858 aboliu a escravidão *depois de vinte anos* em todos os territórios portugueses), embora permanecesse um considerável hiato entre a lei e a realidade. Do outro lado do Atlântico, a escravidão tinha sido abolida nos Estados Unidos durante a Guerra Civil e, no Brasil, onde ainda havia mais de um milhão e meio de escravos (a metade deles concentrada nas províncias de Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo), houve, durante a Guerra do Paraguai (1865-70), sinais encorajadores de que o sentimento abolicionista estava ganhando terreno em círculos políticos influentes. Em agosto de 1866, em resposta a uma petição dirigida por abolicionistas franceses ao Imperador Dom Pedro, o Governo brasileiro anunciou que "a emancipação dos escravos, *uma conseqüência necessária da abolição do comércio de escravos*, é apenas uma

66 Ver Warren S. Howard, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862* (Univ. of California Press, 1963). Para o movimento abolicionista na Espanha e as origens e a aprovação de uma nova lei contra o comércio de escravos em 9 de julho de 1966, ver Arthur F. Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1866* (Univ. of Texas Press, 1967), págs. 177-81. Apesar de rumores de que o comércio de escravos cubano ainda estava sendo praticado, nenhum navio de escravos foi de fato capturado depois de 1865 (*ibid.*, págs. 182-3).

questão de forma e de oportunidade"[67] (itálicos meus). E no mês de maio seguinte, na sua Fala do Trono, o próprio Dom Pedro declarou que, ao mesmo tempo que era necessário que os direitos de propriedade existentes fossem respeitados e a agricultura, "nossa indústria primeira", não fosse desorganizada, a questão da emancipação dos escravos merecia consideração atenta "num momento oportuno".[68] De fato, estimulado pelo Imperador, o Conselho de Estado já tinha começado a examinar várias propostas para a extinção gradual da escravidão no Brasil. No fim da guerra, a administração conservadora de Rio Branco introduziria um projeto que assegurava que todas as crianças nascidas de mães escravas seriam finalmente livres.[69] A Lei do Ventre Livre,[70] finalmente posta em vigor em 28 de setembro de 1871, depois de uma das mais prolongadas e apaixonadas batalhas parlamentares do século XIX, destruiu, vinte anos depois da supressão do comércio de escravos provenientes da África, a segunda fonte vital de suprimento de escravos e, pela primeira vez, tornou certo, embora de nenhuma maneira imediato, o fim da escravidão no Brasil.

Foi nessas circunstâncias que a administração Gladstone, que assumiu em 1868, chegou à conclusão de que era o momento de desmantelar o sistema que a Grã-Bretanha tinha erigido para a supressão do comércio transatlântico de escravos. A esquadra da África ocidental, que não tinha capturado nenhum navio de escravos em vários anos, não foi realmente retirada – ela ainda tinha um papel importante a desempenhar na proteção dos assentamentos britânicos de Gâmbia a Lagos e dos interesses comerciais britânicos ao longo da costa ocidental

---

67 Citado em Percy A. Martin, "Slavery and Abolition in Brazil", H. A. H. R. xiii (1933), pág. 173. A resposta tinha sido redigida por Dom Pedro.

68 Fala do Trono, 22 de maio de 1867.

69 Para as origens e aprovação da Lei do Ventre Livre, ver Nabuco, *Um Estadista do Império*, i. 565-70, ii. 15-54; Viotti da Costa, *op. cit.*, págs. 387-93; *História Geral da Civilização Brasileira* II, iii, págs. 206-10; Graham, *Britain and the Onset of Modernization in Brazil*, págs. 167-71. Entre outros aspectos da questão, espero examinar, num segundo volume sobre a luta pela abolição da escravidão no Brasil, a interessante tese do Professor Graham de que a pressão britânica foi em grande parte responsável pela aprovação da lei de 1871 e que tal lei não foi tanto "a primeira evidência de uma campanha abolicionista (no Brasil)" como "a conclusão da fase britânica da história que tinha começado quarenta anos antes".

70 Lei de 28 de setembro de 1871, impressa em E. Bradford Burns, *Documentary History of Brazil*, págs. 257-63. Até atingirem oito anos de idade, crianças nascidas de mães escravas permaneceriam com os proprietários de suas mães, que então tinham a opção de libertá-las com indenização ou mantê-las como aprendizes até terem vinte e um anos.

Sumário

da África, especialmente no delta do Níger e no Congo –, mas em 1869 sofreu uma nova redução de tamanho e, em 1870, foi novamente fundida com a esquadra do Cabo.[71] As poucas comissões mistas restantes foram formalmente dissolvidas por tratado (como foi o caso das comissões anglo-portuguesas e anglo-americanas) ou então simplesmente deixou-se que parassem de funcionar. O tribunal misto de Freetown, que tinha tratado de apenas sete casos – quatro espanhóis, dois uruguaios e um holandês – desde 1845 (comparado com mais de quinhentos entre 1819 e 1845) foi fechado em 1871.[72] Apesar do fato de o Brasil se ter recusado até o fim a assinar um novo tratado contra o comércio de escravos aceitável para a Grã-Bretanha, o governo britânico, em abril de 1869, também revogou a Lei Aberdeen. Pode ser útil tomar este gesto como marcando o fim da questão do comércio de escravos e de um importante capítulo na história das relações anglo-brasileiras,[73] embora a disputa sobre as reivindicações brasileiras decorrentes do bloqueio da Grã-Bretanha contra o comércio de escravos ainda se tenha arrastado por vários anos (nunca foi satisfatoriamente resolvida) e muitos dos escravos importados ilegalmente no Brasil depois de 1830 – e os seus descendentes – tivessem de esperar mais vinte anos, até que a lei de 13 de maio de 1888, que finalmente aboliu a escravidão no Brasil, lhes desse a liberdade.

---

71 Ver Newbury, *British Policy Towards West Africa*, págs. 595-600; Fyfe, *History of Sierra Leone*, pág. 332.

72 Ver Bethell, *Journal of African History* (1966), págs. 92-3.

73 Embora a Lei Aberdeen tenha sido revogada, o artigo 1 do tratado anglo-brasileiro contra o comércio de escravos de 1826, no qual ela se baseava, continuou em vigor. Só em 1921, por acordo mútuo, ele foi finalmente ab-rogado. Ver Hugo Fischer, "The Suppression of Slavery in International Law", *International Law Quarterly* iii (1950), págs. 47-8.

Próxima página!

Sumário

. . . .

Apêndice

ESTIMATIVAS DO NÚMERO DE ESCRAVOS IMPORTADOS NO BRASIL, 1831-1855

Nunca se fez – nem jamais se poderá fazer – uma estimativa precisa do número de escravos importados no Brasil depois que todo o comércio de escravos foi declarado ilegal, em 1830-1. Um conjunto de cifras (relativo apenas ao período 1840-51) tem aparecido, entretanto, repetidamente, em livros e artigos que tratam da – ou tocam na – questão do comércio brasileiro de escravos no século XIX:

1840	30.000	1846	50.324
1841	16.000	1847	56.172
1842	17.435	1848	60.000
1843	19.095	1849	54.000
1844	22.849	1850	23.000
1845	19.453	1851	3.287
		Total (1840-51)	371.615

Ver, por exemplo, Alves, R. I. H. G. B. (1914), pág. 232; Adams, *Journal of Negro History* (1925), pág. 633; Manchester, *British Preeminence in Brazil* (1933), págs. 239-40, 256, 264; Taunay, *Subsídios Para a História do Tráfico* (1941), pág. 292; Gomes, R. I. H. G. B. (1949), pág. 34; Goulart, *Escravidão Africana no Brasil* (1950), págs. 249-63; Gouveia, *História da Escravidão* (1955), pág. 118; Buarque de Holanda, *Raízes do Brasil* (3ª ed., 1956), pág. 92; Stein, *Vassouras* (1957), pág. 25; Sodré, *História da Burguesia Brasileira* (1964), pág. 90; Rodrigues, *Brazil and Africa* (1965), págs. 159-60.

A história dessas estatísticas, já agora bem conhecidas, é de certo interesse. As cifras para os anos 1842-51 foram citadas pela primeira vez por três autores brasileiros que escreveram na década de 1860, pouco

Página anterior!

depois da supressão do tráfico: Sebastião Ferreira Soares, *Notas Estatísticas* (1860), págs. 134-5, e *Elementos de Estatística* (1865), vol. I, págs. 227-8; Antônio Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional* (1864-9), vol, I, pág. 365; Agostinho Marques Perdigão Malheiro, *A Escravidão no Brasil* (1867), vol. III, pág. 49. Sua fonte imediata foi o "*Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* (maio de 1853), pág. 8. O Ministério dos Negócios Estrangeiros brasileiro as tinha tomado de fonte britânica, os *Parliamentary Papers*, 1852, LV (201), pág. 337, "Relação do número de escravos embarcados na costa da África e desembarcados em Cuba e no Brasil, 1842-51". As cifras para os anos 1840-1 foram citadas pela primeira vez por outro escritor brasileiro dos anos 1860, A. C. Tavares Bastos, nas suas *Cartas do Solitário* (1863), pág. 175. Ele também deu, para os anos 1842-7, números que eram diferentes daqueles apresentados por Ferreira Soares, Pereira Pinto e Perdigão Malheiro:

1842	12.200	1845	22.700
1843	30.500	1846	52.600
1844	28.000	1847	57.800

As fontes de Tavares Bastos foram o famoso discurso de Paulino José Soares de Sousa na Câmara dos Deputados, em 15 de julho de 1850, e o *Relatório* de Paulino, de maio de 1852. Ele cometeu, porém, alguns ligeiros erros de transcrição. Os números citados por Paulino foram

1840	30.000	1844	26.000
1841	16.000	1845	22.700
1842	14.200	1846	52.600
1843	30.500	1847	57.800

O próprio Paulino tinha tomado essas cifras de fonte britânica, os *Parliamentary Papers*, 1847-8, XXII (623), Comissão Especial da Câmara dos Comuns sobre o Comércio de Escravos, 3º Relatório, Apêndice 4, Número 2, Memorandos sobre o número de escravos computados como exportados e importados da África para o oeste em 1840-1848 (trabalho de James Bandinel, antigo superintendente do Departamento

do Comércio de Escravos do Foreign Office). Portanto, a maioria dos historiadores tomou um conjunto completo de números para os anos 1842-51 e, na falta de quaisquer outros, dados para os anos 1840-1 de um outro conjunto, ligeiramente mais elevado e aparentemente menos convincente, para o período 1840-7. Rodrigues, que, como Taunay, apresenta os dois conjuntos de cifras, refere-se àqueles usados por Ferreira Soares *et al.* como "estatísticas brasileiras" e aos usados por Tavares Bastos como "estatísticas inglesas", quando na realidade *todos* estes números apareceram primeiro nos *Parliamentary Papers* britânicos. O governo brasileiro não produzia suas próprias estatísticas sobre o comércio de escravos; simplesmente reproduzia estimativas britânicas de escravos importados ilegalmente no Brasil.

Um terceiro cálculo, anterior, feito pelo Departamento do Comércio de Escravos do Foreign Office, dos escravos desembarcados no Brasil entre 1817 e 1843 (16 de julho de 1844, memorando do Foreign Office, F. O. 97/430) não tem recebido a atenção que merece. Ele fornece, para os anos 1840-1, números diferentes e mais baixos do que os amplamente aceitos e, ainda mais importante, estimativas valiosas dos escravos importados durante os anos 1830:

1831	138	1838	40.256
1832	116	1839	42.182
1833	1.233	1840	20.796
1834	749	1841	13.804
1835	745	1842	17.435
1836	4.966	1843	19.095
1837	35.209		

Em 1864, muito depois de o tráfico ter sido suprimido, foi feita (4 de agosto de 1864, memorando do Foreign Office, Broadlands MSS, SLT/36) uma estimativa final do número de escravos desembarcados no Brasil desde 1817. Última palavra oficial sobre o assunto, ela tomou as cifras relativas a 1831-1843 apresentadas no memorando de julho de 1844, as cifras referentes a 1842-51 da relação parlamentar

de 1852 (com estimativas ligeiramente mais precisas para 1849-50) e acrescentou os números relativos aos anos posteriores a 1851.

1831	138	1839	42.182	1847	56.172
1832	116	1840	20.796	1848	60.000
1833	1.233	1841	13.804	1849	54.061
1834	749	1842	17.435	1850	22.856
1835	745	1843	19.095	1851	3.287
1836	4.966	1844	22.849	1852	800
1837	35.209	1845	19.453	1853	_
1838	40.256	1846	50.324	1854	_
				1855	90
			Total	(1831-55)	486.616

Lloyd, *The Navy and the Slave Trade* (1949), Apêndice A, tomou os números de 1864 para os anos posteriores a 1847, mas, por algum motivo, foi quase o único a aderir às estimativas de Bandinel para os anos 1840-7, que o Foreign Office tinha então repudiado.

Essas várias estimativas do tamanho do comércio brasileiro de escravos feitas pelo Departamento do Comércio de Escravos do Foreign Office estavam todas baseadas (embora às vezes parecessem apenas muito frouxamente baseadas) em informações enviadas periodicamente por membros da legação britânica no Rio de Janeiro, pelos membros britânicos do tribunal misto naquela cidade, e pelos cônsules e vice-cônsules britânicos, especialmente aqueles no Rio de Janeiro, na Bahia e em Pernambuco. Apesar da natureza extraordinariamente aberta do comércio ilegal de escravos e dos esforços feitos para reunir informações de todas as fontes possíveis (inclusive o uso de informantes pagos) sobre escravos desembarcados, cabe notar que, naturalmente, tais informações eram sempre necessariamente incompletas e, nos casos em que os informantes se aventuravam além do que era sabido (ou objeto de fortes rumores), freqüentemente muito especulativas.

Resumo de informações enviadas ao Foreign Office em Londres pela legação britânica, pela comissão mista e pelos consulados britânicos no Brasil

1831-6. Depois que o tráfico tinha ficado quase paralisado, em meados de 1830, só foram relatados uns poucos desembarques bem sucedidos durante os três anos seguintes, sendo impossível estimar sequer o seu número aproximado. Desde o fim de 1833, foi reportado um forte aumento no número de importações (p. ex., Jackson e Grigg para Palmerston, 12 de novembro de 1833, F. O. 84/138; Fox para Palmerston, 24 de julho de 1834, F. O. 84/157). Houve informações de que 32 navios tinham deixado o Rio de Janeiro para a África durante 1834 (Jackson e Grigg, nº 15, 23 de março de 1835, F. O. 84/174). Durante todo o período 1835-6, informou-se que o comércio ao longo de toda a costa, e especialmente entre Santos e Campos, estava crescendo rapidamente (p. ex., Ouseley para Palmerston, nº 2, 31 de janeiro de 1836, F. O. 84/204; Jackson e Grigg, nº 13, 18 de maio de 1836, F. O. 84/198). Entre julho de 1835 e junho de 1836, houve notícia de que mais de 100 navios tinham deixado a área do Rio para a África e sabe-se que pelo menos 20 desembarcaram escravos (Jackson e Grigg, nº 24, 30 de setembro de 1836, F. O. 84/199). No último trimestre de 1836, 36 navios partiram para a África e sabe-se que 29 desembarcaram escravos (Hamilton para Palmerston, no. 12, 11 de novembro de 1836, F. O. 84/204). Nas últimas seis semanas de 1836, 14 navios desembarcaram 6.150 escravos na área do Rio (Hamilton nº 15, 19 de dezembro de 1836, F. O. 84/204; Hamilton nº 1, 17 de janeiro de 1837, F. O. 84/222). Não há números precisos para Bahia, Pernambuco, Maranhão, etc. [Pareceria, portanto, que as estatísticas oficiais britânicas subestimaram consideravelmente o comércio durante os anos 1831-6, e especialmente 1835-6.]

1837. 41.917 escravos foram desembarcados de 93 navios entre Campos e Santos e foi estimado que pelo menos 3.500 mais foram desembarcados durante o terceiro trimestre do ano (legação britânica, relatórios mensais, F. O. 84/222-4, 252).

90 desembarques de escravos (membros britânicos das comissões mistas, relatórios mensais, F. O. 84/218-19).

Aproximadamente 46.000 desembarcados de 92 navios, ao norte e ao sul do Rio de Janeiro (Gordon nº 4, 28 de fevereiros de 1838, F. O. 84/252). Não há números para Bahia etc. [De novo as estatísticas oficiais parecem ter subestimado o comércio.]

1838. 36.934 escravos entre Campos e Santos, de 84 navios (legação britânica, relatórios mensais, F. O. 84/252-4, 285). Ouseley, porém, comentava regularmente o fato de que os navios estavam então desembarcando escravos em pontos mais remotos e se reequipando em portos menores ao longo da costa, em vez de no Rio. Em agosto ele escreveu sobre o seu relatório de agosto: “[ele] não abrange de nenhuma maneira o número total dos navios de escravos que provavelmente têm tido êxito em desembarcar seus carregamentos na província do Rio de Janeiro, mas somente aqueles que se tem verificado terem feito desembarques na vizinhança desta capital”.

24.790 escravos entre Campos e Paranaguá, de 59 navios, mas provavelmente uns 18.000 a mais (Samo e Grigg, nº 25, 17 de julho de 1843: Relatório sobre 1838-42, F. O. 84/454; também Hesketh nº 10, 8 de agosto de 1843, F. O. 84/470).

Nenhum número relativo a outras áreas.

1839. 28.643 escravos entre Campos e Santos, de 66 navios, mais da metade entre janeiro e abril e nenhum em agosto ou setembro (legação britânica, relatórios mensais, F. O. 84/285-8, 323).

35.000 entre Campos e Santos, de 68 navios, estimados com base na tonelagem dos navios que se sabe terem chegado da África (Jackson e Grigg, nº 5, 20 de janeiro de 1840, F. O. 84/314).

30.290 entre Campos e Paranaguá, de 64 navios (Samo e Grigg, Relatório sobre 1838-42, F. O. 84/454).

Nenhum número para outras áreas.

1840. 14.910 escravos entre Campos e Paranaguá, de 28 navios (Samo e Grigg, Relatório sobre 1838-42, F. O. 84/454).

3.800 entre Campos e Santos, de 10 navios, e provavelmente pelo menos 1.000 a mais, janeiro-agosto (legação britânica, relatórios mensais, F. O. 84/323-5).

5.322 entre Campos e Santos, de 18 navios, julho-dezembro, estimados com base na tonelagem dos navios chegados da África (membros britânicos da comissão mista, relatórios mensais, F. O. 84/315-16).

1.413 escravos desembarcados na Bahia (Porter nº 14, 31 de dezembro de 1847, F. O. 84/679).

1841. 8.370 escravos entre Campos e Paranaguá, de 20 navios, e provavelmente mais (Samo e Grigg, Relatório sobre 1838-42, F. O. 84/454).

1.470 na Bahia (Porter no. 14, F. O. 84/679).

[Certamente pareceria, portanto, que Bandinel superestimou para a Comissão Especial da Câmara dos Comuns sobre o Comércio de Escravos (1848) o tamanho do comércio durante os anos 1840-1 e assim induziu em erro historiadores futuros].

1842. 8.894 entre Campos e Paranaguá, de 20 navios (Samo e Grigg, Relatório sobre 1838-42, F. O. 84/454). Há, entretanto, alguma evidência de que o comércio tinha começado uma considerável retomada de atividade antes do fim do ano (p. ex., em abril de 1843, Hamilton disse ao ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro ser sabido que, de novembro de 1842 a março de 1843, 39 navios tinham desembarcado entre 11.700 escravos, se levavam aproximadamente 300 cada um, e 17.550, se, como parecia mais provável, transportavam 450 cada (Hamilton para Honório, 7 de abril de 1843, anexo a Hamilton nº 10, 12 de abril de 1843, F. O. 84/467).

2.520 escravos na Bahia (Porter no 14, F. O. 84/679).

1843. 14.891 escravos entre Campos e Santos, de 37 navios, mas um número mais exato poderia ser pelo menos 30.000 e possivelmente 40.000 (Samo e Grigg, nº 8, 20 de fevereiro de 1844: Relatório sobre 1843, F. O. 84/510).

3.111 na Bahia (Porter no. 14, F. O. 84/679).

[Se as especulações dos membros britânicos da comissão mista estavam corretas, a cifra de Bandinel, de 30.500 para 1843, pode estar mais próxima da verdade do que o número modificado (1852) de 19.095, dado no Relatório Parlamentar de 1852.]

1844. 16.218 escravos entre Campos e Santos, de 43 navios, mas muitos desembarques tinham passado despercebidos e o comércio foi provavelmente mais extenso do que em 1843 (Hesketh e Grigg, 21 de março de 1845: Relatório sobre 1844, F. O. 84/563).

6.501 desembarcados na Bahia (Porter nº 14, F. O. 84/679).

[O número de 1852, de 26.000, deixa margem para desembarques não reportados; a cifra de Bandinel, de 22.849, não.]

1845. 13.459 escravos entre Campos e Santos, de 36 navios, porém 16.000 seria uma estimativa mais precisa; o comércio foi menos extenso do que em 1844 (Hesketh e Grigg, 11 de março de 1846; Relatório sobre 1845, F. O. 84/622).

5.582 na Bahia (Porter nº 14, F. O. 84/679).

[De novo o Relatório de 1852 deixa margem para desembarques não reportados; Bandinel, não.]

1846. 42.500 escravos entre Campos e Santos, com uma grande parte desembarcada durante o último trimestre (Hesketh para Palmerston, 19 de fevereiro de 1847: Relatório sobre 1846, F. O. 84/679).

7.354 na Bahia (Porter nº 14, F. O. 84/679).

1847. 46.000 escravos entre Campos e Santos e provavelmente mais (Westwood 17 de fevereiro de 1848: Relatório sobre 1847, F. O. 84/727).

23.500 entre Campos e Santos, julho-dezembro (Hudson nº 8, 11 de janeiro de 1851, F. O. 84/848).

10.064 na Bahia (Porter nº 14, F. O. 84/679; Porter nº 1, 13 de fevereiro de 1851, F. O. 84/848).

300 em Pernambuco (Christophers nº 1, 29 de janeiro de 1851, F. O. 84/849).

60.000 importados no Brasil (Howden nº 6, 9 de fevereiro de 1848, F. O. 84/726).

1848. 22.307 escravos entre Campos e Santos, de 40 navios, porém provavelmente 35.000 ou mais (Westwood nº 4, 28 de fevereiro de 1849: Relatório sobre 1848, F. O. 84/767).

27.750 entre Campos e Santos, julho-dezembro (Hudson nº 8, F. O. 84/843).

7.299 na Bahia (Porter nº 17, 31 de dezembro de 1849, F. O. 84/767; Porter nº 1, 13 de fevereiro de 1851, F. O. 84/848).

60.000 importados no Brasil (Hudson nº 12, 9 de junho de 1849, F. O. 84/765).

1849. 40.980 escravos entre Vitória e Paranaguá, de 72 navios, mas provavelmente pelo menos 5.000 a mais (Hesketh nº 3, 14 de março de 1850: Relatório sobre 1849, F. O. 84/808).

22.098 entre Campos e Santos, julho-dezembro (Hudson nº 8, F. O. 84/843).

8.081 na Bahia (Porter no. 17, F. O. 84/767; Porter nº 1, F. O. 84/848).

450 em Pernambuco (Christophers nº 1, F. O. 84/849).

1850. 13.372 escravos entre Campos e Santos, de 25 navios – 8.012 na primeira metade do ano, 5.360 durante a segunda (Hesketh nº 2, 8 de fevereiro de 1851: Relatório sobre 1850, F. O. 84/848; Hudson nº 11, 11 de fevereiro de 1851, F. O. 84/843).

9.451 na Bahia – 4.292 na primeira metade do ano, 5.159 durante a segunda, 8.301 entre janeiro e setembro (Porter nº 1, F. O. 84/848).

2.300 em Pernambuco – 800 durante a primeira metade do ano, 1.500 durante a segunda (Christophers nº 1, F. O. 84/849).

1851. 3.200 escravos importados no Brasil, de 9 navios – 2 desembarques (um no Rio de Janeiro, um no Rio Grande do Sul) janeiro-março, 3 desembarques (um no Rio, um no Rio Grande do Sul, um em Alagoas) abril-junho, 3 desembarques (dois no Rio de Janeiro, um em Ilhéus, Bahia) julho-setembro, 1 desembarque na Bahia (o *Relâmpago*) outubro-dezembro (Hudson nº 62, 11 de abril, nº 70, 12 de maio, nº 80, 14 de julho, nº 116, 14 de outubro, nº 128, 11 de dezembro de 1851, F. O. 84/844-7). Também rumores de desembarques em Santa Catarina.

1852. 700 a 800 escravos importados no Brasil, de 2 navios – um desembarque em abril, no Rio Grande do Sul (o *Palmeira*), um em dezembro, em Bracuí, Ilha Grande, província do Rio (o *Carmargo*).

1853. Nenhum.

1854. Nenhum.

1855. Rumores de desembarques em setembro, nunca totalmente comprovados. 200 a 240 escravos desembarcados perto de Serinhaém (Pernambuco), em outubro.

Pelas estatísticas acima – as únicas disponíveis – tornam-se claras as flutuações no volume do comércio ilegal brasileiro de escravos: depois de um crescimento lento, porém regular, durante o primeiro quartel do século XIX, seguido de uma súbita aceleração durante os

anos 1827-30 (anterior à proibição total), o comércio chegou quase a paralisar-se durante a primeira metade da década de 1830, expandiu-se novamente em meados dos anos ’30 até alcançar um pico durante os anos 1837-9, sofreu novo retrocesso durante o período entre meados de 1839 e de 1842, aumentou regularmente em meados dos anos ’40 até alcançar novo pico em 1846-9, e foi finalmente suprimido durante os anos 1850-1.

500.000 escravos, possivelmente mais, parecem ter sido importados no Brasil (todos eles ilegalmente) depois de 1830. Um número pelo menos igual – e provavelmente uns 750.000 – tinha sido importado (depois de 1815, aqueles provenientes da África ao norte do Equador, ilegalmente importados) entre 1800 e 1830. O Brasil importou, portanto, bem mais de 1 milhão de escravos (a metade deles ilegalmente) durante a primeira metade do século XIX, em comparação com uma estimativa de 3 milhões nos 300 anos anteriores.

. . . .

Bibliografia

A. FONTES PRIMÁRIAS

(I) MANUSCRITOS

Public Record Office, Londres

Foreign Office 84 (Comércio de Escravos)

Brasil: legação e consular, 1823-56, vols. 24, 31, 42, 55-7, 71, 84, 95, 111-12, 122, 130, 141, 156-7, 179-80, 204, 222-3, 252-5, 285-9, 323-6, 364-8, 406-11, 467-70, 523-6, 581-4, 632-4, 677-9, 725-7, 765-7, 801-9, 842-9, 877-80, 910-12, 941-4, 968-9, 993-4.

Portugal: legação, 1834-42, vols. 158, 178, 202-3, 215, 248-51, 281-4, 320-2, 361-3, 403-5.

Almirantado, 1839-53, vols. 301-3, 338-40, 383-5, 436-43, 492-8, 547-51, 606-12, 655-60, 701-6, 744-9, 781-5, 823-8, 863-6, 891-5, 924-6.

Comissão mista de Serra Leoa (Geral, Brasil, Portugal) e tribunal marítimo de Serra Leoa, 1819-54, vols. 3-4, 9-11, 14-16, 21-2, 28, 38, 48-9, 63-4, 65-6, 76-7,79, 87-8, 90, 101-3, 105, 116-18, 127, 134-5, 146-7,149, 165-6, 169, 188-9, 194, 211-12, 214, 230-1, 235-8, 266-73, 307-11, 343-6, 390-3, 448-50, 503-7, 556-60, 618-19, 664-6, 711-13, 752, 788, 831, 869, 897, 928.

Comissão mista do Rio de Janeiro, 1819-46, vols. 5, 12, 17, 23, 30, 40, 53, 69, 82, 93, 108, 120, 129, 138, 152-3, 173-5, 198-9, 218-19, 241-2, 275-7, 313-16, 350-1, 397-8, 453-4, 510-11, 563-4, 622.

Comissão mista de Luanda, 1843-53, vols. 461, 517, 569-72, 626-7, 671-2, 719-20, 757-9, 792-5, 834-5, 872, 902.

Comissão mista e tribunal marítimo do Cabo da Boa Esperança, 1843-53, vols. 457-8, 514-15, 566-7, 623, 669, 717, 755, 790, 833, 871, 901.

Tribunal marítimo de Santa Helena, 1846-53, vols. 651, 696, 738, 776, 817, 859, 887, 921.

Diversos domésticos, 1829-30, vols. 96-100, 113-15, 1837-42, vols. 227-9, 261-5, 305, 342, 388-9, 446-7, 1845, vols. 615-16.
Estrangeiros e Domésticos, 1844-6, vols. 542, 600, 650, 1849-52, vols. 777, 818-19, 860, 887.
Relatórios e memorandos sobre o comércio de escravos, vol. 445.
Orçamentos relativos ao Comércio de Escravos (despesas das comissões mistas), 1846-64, vol. 1234.

Foreign Office 97 (Suplementar a Correspondência Geral: Comércio de Escravos)

Sumários e memorandos, 1845-52, vol. 430.
Rascunhos de tratados sobre comércio de escravos brasileiros (1847-52) e dos Estados Unidos (1862), vol. 431.
Tratados com chefes nativos, 1818-61, vol. 432.

Foreign Office 96 (*Memorandos de Gabinete e sobre o Comércio de Escravos*)

Minutas, memorandos, etc.: Palmerston, 1830-50, vols. 17-23.
Rascunhos de despachos, memorandos, 1833-51, vols. 28-30.

Foreign Office 83 (*Grã-Bretanha e Geral*)

Relatórios da Procuradoria: Comércio de Escravos, 1817-55, vols. 2343-56.

Foreign Office 63 (*Correspondência Geral: Portugal*)

Correspondência entre Londres e o Consulado no Rio de Janeiro, 1822-4, vols. 245-7, 257-61, 275-9.

Foreign Office 13 (*Correspondência Geral: Brasil*)

Correspondência entre Londres e o Rio de Janeiro, 1825-6, vols. 1-11, 17-26.
Diversos domésticos, 1825-6, vols. 14-16, 32-4.
Correspondência entre Londres e o Rio de Janeiro, 1842-3, vols. 178-85, 193-5, 199-200; 145-8, vols. 227, 234, 244-6, 250, 255, 257; 1850, vols. 274-5.

Foreign Office 128 (*Arquivos da legação no Rio de Janeiro: correspondência*)

Cartas e documentos relativos ao comércio de escravos, 1842-3, vol 39.
Cartas e documentos relativos ao comércio de escravos, 1847-60, vol. 48.

Foreign Office 129 (*Arquivos da legação no Rio de Janeiro: livros de cartas*)

Comissão mista: comércio de escravos, 1819-46, vols. 3-13.

Foreign Office 131 (*Legação no Rio de Janeiro: miscelânea*)

Comércio de Escravos etc., diversos, 1820-45, vols. 1-12.

Foreign Office 315 (*Comércio de Escravos: Serra Leoa*)

Arquivos da comissão mista, 1819-59, vols. 1-9, 12-15, 17-19, 24.

Doações e Depósitos 30/22 (*Russell Papers*)

1838-40, vols. 3 A-E; 1848-51, vols. 7 A-F, 8 A-G, 9 A-K.

British Museum

Aberdeen Papers

Add MSS. 43124, Brasil 1841-8.

Add MSS. 43125, Comércio de Escravos com o Brasil, 1825-46.

Add MSS. 43357, Memorandos e documentos confidenciais do Gabinete: comércio de escravos.

Add MSS. 43061-5, Correspondência de Peel, 1841-6.

Add MSS. 43158-60, Livros de Cartas, Brasil, 1842-5.

Add MSS. 43243-6, Correspondência geral, 1844-8.

Peel Papers

Add MSS. 40453-5, Correspondência de Aberdeen, 1841-6.

Add MSS. 43754, Diário de Hobhouse, vol. XI (março-setembro de 1850).

National Register of Archives, Londres

Palmerston Papers

Broadlands MSS. GC/HO/362-655, 748-854. Correspondência com Lorde Howard de Walden, 1834-42.

Broadlands MSS. GC/HO/877-914, 951-5. Correspondência com Lorde Howden, 1847-8.

Broadlands MSS. GC/HU/1-40, 43-52. Correspondência com James Hudson, 1846-51.

Broadlands MSS. GC/OU/17-41. Correspondência com William Gore Ouseley, 1833-9.

Broadlands MSS. GC/RU/171-459, 1033-101. Correspondência com Lorde John Russell, 1848-51.

Broadlands MSS. GC/BA/275-306, 310-15. Correspondência com *Sir* Francis Baring, 1849-51.

Broadlands MSS. SLT/1-37. Memorandos relativos ao Comércio de Escravos.

City Library, Leeds

Canning Papers

Caixa 70, correspondência com Lorde Liverpool, novembro de 1822-fevereiro de 1823.

Caixa 104, correspondência com o Duque de Wellington, outubro-novembro de 1822.

Caixa 80 *a*, correspondência com William Wilberforce, outubro-novembro de 1822.

Caixa 106, correspondência com Lorde Bathurst, 1822-7.

Caixa 109, correspondência com *Sir* Charles Stuart, 1825-6.

Caixa 126, correspondência com Robert Gordon, 1826.

Caixa 80, correspondência com Lorde Amherst, 1823.

Caixas 117, 118, 119, correspondência com William A'Court, 1824-6.

Caixa 68, correspondência com William Huskisson, 1825-6.

Caixa 130, correspondência com o Duque de Palmela e o Conde de Vila Real, 1824-5.

Caixa 132, correspondência com o General Brant, 1823-6.

Arquivo Histórico do Itamarati, Rio de Janeiro

Correspondência para e da legação em Londres, 1822-56, vols. 216/1/1-15, 216/2/1-16, 218/4/1, 2, 6, 7, 219/1/1.

Correspondência confidencial, vols. 217/3/1-10.

Livros de cartas, vols. 268/1/14-18.

Correspondência com a legação britânica no Rio de Janeiro, 1830-51, vols. 284/2/14, 15, 284/3/1-16, 284/4/1-7, 285/3/9-15.

Arquivos de missões especiais (brasileiras e estrangeiras)

Sir Charles Stuart (1825-6), vols. 273/1/6-8, Marquês de Barbacena (1828-36), vol. 271/4/5, Henry Ellis (1842-3), vol. 273/1/9, José de Araújo Ribeiro (1843), vol. 271/4/6, Visconde de Abrantes (1844-6), vols. 217/1/2-4.

Correspondência com a comissão mista no Rio de Janeiro, 1819-46, vols. 51/4, 5, 52/1-3, 53/1-3, 54/1-4, 55/1-4, 56/1-4, 57/1.

Correspondência com a comissão mista em Serra Leoa, 1819-46, vols. 57/2, 3.

Correspondência com cônsules brasileiros em Santa Helena, 1846-52, vols, 263/2/9, 263/2/11.

Conselho de Estado, Consultas, 342/1/1-6, 12, 15 342/2/1, 6, 11-13; Correspondência, 342/3/11, 12, 14, 17,19-21.

Arquivo Nacional, Rio de Janeiro

Códice 184, vols. 1-2, comissão mista do Rio, livro de minutas, 1819-40.

Códice 307, vols. 1-2, Atas do plenário do Conselho de Estado, 1842-57.

Códice 50, vols. 1-2, Correspondência de ministros com o Conselho de Estado, 1841-52.

Códice 302, vol. 1, Registro de Avisos dos Conselheiros de Estado, 1844-55.

IJ6-525, Relatório de "Alcoforado" sobre o comércio de escravos, outubro de 1853.

Arquivo do Museu Imperial, Petrópolis

Documentos diversos, especialmente correspondência entre Paulino José Soares de Sousa e Dom Pedro II, janeiro de 1851, maço 115.

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro

Arq. 2. 3. 12, Coleção de documentos (transcrições manuscritas, impressos, recortes de jornal) de providências legislativas, tratados, convenções e negociações diplomáticas (principalmente com a Inglaterra) sobre a abolição do tráfico de escravos (1690-1865).

(ii) IMPRESSOS

Anais do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Deputados.

Anais do Senado do Império do Brasil.

Arquivo Diplomático da Independência (6 vols., Rio de Janeiro, 1922-5).

Aurora Fluminense (Rio de Janeiro), 1829-34.

Bandinel, James, *Some account of the trade in slaves from Africa, especially with reference to the efforts of the British government for its extinction. A memoir to Lord Aberdeen* (Londres, 1842).

Biker, Júlio Firmino Judice, *Suplemento à Coleção dos Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências desde 1640 compilado pelo Visconde de Borges de Castro* (Lisboa, 1872-9).

British and Foreign State Papers, 1812- (Londres, 1841-).

Burns, E. Bradford, *A Documentary History of Brazil* (Nova York, 1966).

"Cartas sobre a Independência, 1822-3", *Publicações do Arquivo Nacional* nº 7 (Rio de Janeiro, 1907), págs. 235-359.

Complete Collection of the Treaties and Conventions, and Reciprocal Regulations at present subsisting between Great Britain and Foreign Powers ... compiled by Lewis Hertslet (8 vols., Londres, 1835-51).

Correio Mercantil (Rio de Janeiro), 1848-52.

Correspondence of William Wilberforce ed. R. I. e S. Wilberforce (2 vols., Londres, 1840).

Daily News (Londres), 1850-1.

Despatches, Correspondence and Memoranda of the Duke of Wellington ed. por seu filho (8 vols., Londres, 1815-28).

Dodson, J., *Reports of cases argued and determined in the High Court of Admiralty* (2 vols. Londres, 1815-28).

Early Correspondence of Lord John Russell, 1805-1840 (2 vols., Londres, 1913).

Falas do Trono desde o ano de 1823 até o ano de 1889 (Rio de Janeiro, 1889).

Hansard's *Parliamentary Debates*, 3ª série.

Imperiais Resoluções tomadas sobre consultas da Seção de Justiça do Conselho de Estado. Parte I, 1842-63 (Rio de Janeiro, 1884).

Instructions for the Guidance of Her Majesty's Naval Officers employed in the Suppression of the Slave Trade (Londres, 1844).

Jornal do Comércio (Rio de Janeiro), 1837-53.

Manning, W. R., ed., *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-American Affairs, 1831-60* (12 vols., Washington, 1832-9).

Missão Especial do Visconde de Abrantes, 1844-6 (Rio de Janeiro, 1853).

Newbury, C. W. (ed.), *British Policy towards West Africa. Select Documents, 1786-1874* (Oxford, 1965.

Organizações e Programas Ministeriais. Regime Parlamentar no Império (1889: 2ª ed., Rio de Janeiro, 1962).

Paranhos da Silva, José, *Cartas ao Amigo Ausente*, ed. José Honório Rodrigues (Rio de Janeiro, 1853).

Parliamentary Papers, 1847-8, XXII (272), (366), (536), (623). Quatro Relatórios da Comissão Especial da Câmara dos Comuns sobre a Supressão do Comércio de Escravos.

P. P. 1849, XIX (309), (410). Dois relatórios adicionais da Comissão Especial da Câmara dos Comuns.

P. P. (Lords) 1849, XVIII (32), Relatório da Comissão Especial da Câmara dos Lordes sobre o Comércio de Escravos.

P. P. (Lords) 1850, XXIV (35), Segundo Relatório da Comissão Especial da Câmara dos Lordes.

P. P. 1852-3, XXXIX (920), Relatório da Comissão Especial da Câmara dos Comuns sobre Tratados relativos ao Comércio de Escravos.

Pereira Pinto, Antônio, *Apontamentos para o Direito Internacional, ou Coleção Completa dos Tratados celebrados pelo Brasil com differentes Nações Estrangeiras* (4 vols., Rio de Janeiro, 1864-69).

Proceedings das *General Anti-Slavery Conventions* convocadas pela *British and Foreign Anti-Slavery Society* (Londres, 1841, 1843).

Relatórios do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentados à Assembléia Geral Legislativa, Rio de Janeiro, 1833-36.

Relatórios do Ministério da Justiça, Rio de Janeiro, 1832-52.

Some Official Correspondence of George Canning, ed. Edward J. Stapleton (2 vols., Londres, 1887).

The Times, 1839-52.

Webster, C. K., ed., *Britain and the Independence of Latin America, 1812-1830. Select Documents from the Foreign Office Archives* (2 vols., Londres, 1938).

Memórias, Livros, Panfletos e Discursos da Época

Allen, W., *Plan for the Immediate Extinction of the Slave Trade* (Londres, 1849).

Almeida, Tito Franco de, *O Brasil e a Inglaterra: ou o tráfico de Africanos* (Rio de Janeiro, 1868).

Andrada e Silva, José Bonifácio de, *Representação à Assembléia-Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura* (Paris, 1825).

Armitage, John, *The History of Brazil from the Period of the Arrival of the Braganza Family in 1808 to the Abdication of Dom Pedro the First in 1831* (2 vols., Londres, 1836).

Arnould, *Sir* Joseph, *Memoir of Thomas, First Lord Denman* (2 vols., Londres, 1873).

Ashley, A. E. M., *The Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston, 1846-1865* (2 vols., Londres, 1876).

Azeredo Coutinho, J. J. da Cunha de, *Analyse sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da Costa do Marfim* (2ª ed., Lisboa, 1808).

Barreto, Domingos Alves Branco Moniz, *Memória sobre a abolição do comércio de escravatura* (Rio de Janeiro, 1837).

Brasahemeco, Ananias Dortano, *Rights of Portugal, in reference to Great Britain, and the Question of the Slava Trade* (2 vols., Lisboa, 1840).

Burlamaque, F. L. C., *Memória analítica acerca do comércio de escravos e acerca dos males da escravidão doméstica* (Rio de Janeiro, 1837).

Buxton, C. (ed.), *Memoirs of Sir Thomas Fowell Buxton* (2ª ed., Londres, 1849).

Buxton, Thomas Fowell, *The African Slave Trade and its Remedy* (2ª ed., Londres, 1840).

Candler, John, and Burgess, William, *Narrative of a Recent Visit to Brazil to present na address on the Slave Trade and Slavery* (Londres, 1853).

(The) Case of England and Brazil and the slave trade, stated – by a Brazilian merchant – with introduction and notes by na English merchant (Londres, 1851).

Cave, S., *A Few Words on the encouragement given to Slavery and the Slave Trade by recent measures and chiefly by the Sugar Bill of 1846* (Londres, 1849).

Christie, W. D., *Notes on Brazilian Questions* (Londres, 1865).

Clarkson, T., *History of the Rise, Progress and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament* (1808: 2ª ed., Londres, 1839).

Costa, J. Severiano Maciel da, *Memória sobre a necessidade de abolir a introdução dos escravos africanos no Brasil* (Coimbra, 1821).

Davatz, Thomas, *Memórias de um colono no Brasil (1850),* ed. Sérgio Buarque de Holanda (São Paulo, 1941).

Denman, Cdte. Joseph, *Practical Remarks on the slave trade with the west coast of Africa, with notes on the Portuguese treaty* (Londres, 1839).

West Indian Interests, Indian Emigration and the Slave Trade (Londres, 1848).

The Slave Trade, the African Squadron and Mr. Hutt's Committee (Londres, 1850).

Denman, Lord (Thomas), *A Letter to Brougham on the Final Extinction of the Slave Trade* (Londres, 1848).

A Second Letter to Brougham on the Final Extinction of the Slave Trade (Londres, 1849).

Ewbank, Thomas, *Life in Brazil; or a journal of a visit to the land of the cocoa and the palm* (Nova York, 1856).

Ferreira Soares, S., *Elementos de estatística compreendendo a teoria da ciência e a sua aplicação a estatística comercial do Brasil* (2 vols., Rio de Janeiro, 1865).

Notas estatistícas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no império do Brasil (Rio de Janeiro, 1860).

Forbes, F. E., *Six months service in the West African Blockade* (Londres, 1849).

(The) Foreign Slave Trade, a brief account of its state, of the treaties which have been entered into, and of the laws enacted for its suppression, from the date of the English abolition act to the present time (Londres, 1837).

Gardner, George, *Travels in the interior of Brazil, principally through the northern provinces, and the Gold and Diamond districts, during the years 1836-41* (Londres, 1846).

Greg, W. R., *Past and Present efforts for the extinction of the African Slave Trade* (Londres, 1840).

Greville Memoirs, 1814-1860, ed. por Lytton Strachey e Roger Fulford (Londres, 1938), vol. VI.

Hill, P. G., *Fifty days on board a slave vessel in the Mozambique Channel in April and May 1843* (Londres, 1844).

A voyage to the slave coasts of West and East Africa (Londres, 1849).

Hobhouse, J. C. (Lorde Broughton), *Some account of a long life* (Londres, 1867), vol. V.

Huntley, *Sir* H. V., *Free Trade, the Sugar Act of 1846 and the Slave Trade* (Londres, 1849).

Seven Year's Service on the Slave Coast of West Africa (2 vols., Londres, 1850).

Kidder, D. P., *Sketches of residence and travels in Brazil* (2 vols., Filadélfia, 1845).

Kidder, D. P. e Fletcher, J. C., *Brazil and the Brazilians* (Filadélfia, 1857).

Laird, McGregor, *The effect of na alteration in the sugar duties* (Londres, 1844).

Lawrence, W. B., *Visitation and Search* (Boston, 1858).

Leonard, Peter, *Records of a voyage to the west coast of Africa in HMS* Dryad *and of the service on that station for the suppression of the slave trade in the years 1830, 1831 and 1832* (Edimburgo, 1833).

Mansfield, J. S., *Remarks on the African Squadron* (Londres, 1851).

Matson, H. J., Remarks on the Slave Trade and the African Squadron (Londres, 1848).

Nabuco, Joaquim, *A Escravidão* (1870), publicado na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* vol. 204 (1949), págs. 10-106.

Nelson, T., *Remarks on the slavery and the slave trade of the Brazils* (Londres, 1846).

Ouseley, W. G., *Notes on the Slave Trade, with remarks on the measures adopted for its suppression* (Londres, 1850).

Perdigão Malheiro, Agostinho Marques, *A escravidão no Brsil: Ensaio histórico-jurídico-social* (1867: 2ª ed., 2 vols., São Paulo, 1944).

Pereira da Silva, J. M., *Memórias do meu tempo* (2 vols., Rio de Janeiro, 1898).

Queirós Coutinho Matoso da Câmara, Eusébio de, *Questão do Tráfico* (Rio de Janeiro, 1852).

Representation of the Brazilian Merchants against the Insults offered to the Portuguese flag and against the violent and oppressive of several of their vessels by some officers belonging to the English navy (Londres, 1813).

Richard, Henry, *Memoirs of Joseph Sturge* (Londres, 1864).

Richardson, J., *The Cruisers, being a letter to the Marquis of Lansdowne in defence of armed coercion for the extinction of the slave trade* (Londres, 1849).

Ritchie, J. E., *Thoughts on Slavery and Cheap Sugar* (Londres, 1844).

Rocha, Justiano José da, *Inglaterra e Brasil: Tráfego de escravos* (Rio de Janeiro, 1845).

Sá da Bandeira, Bernardo de, *O Tráfico da escravatura e o* bill *de Lorde Palmerston* (Lisboa, 1840).

Saldanha da Gama, A. de, *Memória histórica e política sobre o comércio da escravatura* (Lisboa, 1880).

Silva, José Elói Pessoa da, *Memória sobre a escravatura e projeto de colonização dos europeus e pretos da África no Império do Brasil* (Rio de Janeiro, 1826).

Smith, George, *The Case of our West African Cruisers and West African Settlements fairly considered* (Londres, 1848).

Stapleton, Augustus Granville, *The Political Life of George Canning* (3 vols., Londres, 1831).

Stewart, C. S., *A visit to the South Seas, in the United States ship* Vincennes, *during the years 1829 and 1830; including scenes in Brazil, Peru, Manilla, the Cape of Good Hope and St. Helena* (2 vols., Londres, 1832).

Stokes, R., *A regulated Slave Trade* (Londres, 1850).

Sistema de medidas adotáveis para a progressiva e total extinção do tráfico e da escravatura no Brasil (Rio de Janeiro: Sociedade Contra o Tráfico de Africanos e Promotora da Colonização e Civilização dos Indígenas, 1852).

Tavares Bastos, A. C., *Cartas do Solitário* (Rio de Janeiro, 1863).

Thomson, T. R. H., *The Brazilian Slave Trade and its remedy, shewing the futility of repressive force measures* (Londres, 1850).

Thorpe, R., *A view of the present increase in the slave trade* (Londres, 1818).

A commentary on the Treaties (Londres, 1819).

Três Discursos do Ilmo e Exmo Sr Paulino José Soares de Sousa (Rio de Janeiro, 1852).

Turnbull, David, *The Jamaica Movement for promoting the enforcement of the slave trade treaties and the suppression of the slave trade* (Londres, 1850).

Travels in the West. Cuba: with notices of Puerto Rico and the Slave Trade (Londres, 1840).

Veloso de Oliveira, Henrique, *A substituição do trabalho dos escravos pelo trabalho livre no Brasil, por um meio suave e sem dificuldade* (Rio de Janeiro, 1845).

Walsh, R., *Notices of Brazil in 1828 and 1829* (2 vols., Londres, 1830).

Wilberforce, E., *Brazil viewed through a naval glass: with notes on slavery and the slave trade* (Londres, 1856).

Wilberforce, R. I. e S., *The Life of William Wilberforce* (5 vols., Londres, 1838).

Wilson, J. L., *The British Squadron on the coast of Africa* (Londres, 1851).

Yule, Sir H., *The African Squadron Vindicated* (Londres, 1850).

B. FONTES SECUNDÁRIAS

Adams, Jane Elizabeth, "The Abolition of the Brazilian Slave Trade", *Journal of Negro History*, X (1925), págs. 607-37.

Aguiar, Antônio Augusto de, *Vida do Marquês de Barbacena* (Rio de Janeiro, 1896).

Alden, Dauril, "The Population of Brazil in the late Eighteenth Century: a preliminary study", *Hispanic American Historical Review*, XLIII (1963), págs. 173-205.

Almeida Prado, J. F. de, *O Brasil e O Colonialismo Europeu* (São Paulo, 1956).

Alves, João Luís, "A Questão do Elemento Servil. A Extinção do Tráfico e a Lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Nascituros", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo Especial ... Primeiro Congresso de História Nacional, 1914, Parte IV, págs. 187-257.

Amaral, Luís, *História Geral da Agricultura Brasileira* (2 vols., São Paulo, 1958).

Anstey, R. T., *Britain and the Congo in the Nineteenth Century* (Oxford, 1962).

"Capitalism and Slavery – A Critique", em *The Transatlantic Slave Trade from West Africa* (Centre of African Studies, Univ. de Edimburgo, 1965), págs. 13-29.

Bandeira de Melo, Afonso Toledo, "A escravidão – da supressão do tráfico à Lei Áurea", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo Especial, 1922, vol. III, págs. 379-406.

Bartlett, C. J., *Great Britain and Sea Power* (Oxford, 1963).

Bastide, Roger e Fernandes, Florestan, *Brancos e Negros em São Paulo* (2ª ed., São Paulo, 1959).

Beiguelman, Paula, "Aspectos da organização político-partidária no Império Brasileiro", *Revista de História* (São Paulo), XXV (1962), nº 51, págs. 3-12.

Bell, H. C. F., *Lord Palmerston* (2 vols., Londres, 1936).

Besouchet, Lidia, *José Ma. Paranhos, Visconde do Rio Branco. Ensaio Histórico-Biográfico* (Rio de Janeiro, 1945).

Bethell, Leslie, "Britain, Portugal and the suppression of the Brazilian slave trade: the origins of Lord Palmerston's Act of 1839", *English Historical Review*, LXXX (1965), págs. 761-84.

"The mixed commissions for the suppression of the transatlatic slave trade in the nineteenth century", *Journal of African History*, VII (1966), págs. 79-93.

Boxer, C. R., *Race Relation in the Portuguese Colonial Empire, 1415-1825* (Oxford, 1963).

The Golden Age of Brazil, 1695-1750. Growing Pains of a Colonial Society (Univ. of California Press, 1962).

Some Literary Sources for the History of Brazil in the Eighteenth Century (Oxford, 1967).

Brown, Lucy, *The Board of Trade and the Free Trade Movement, 1830-42* (Oxford, 1958).

Burn, W. L., *The West Indies* (Londres, 1951).

Cady, John F., *Foreign Intervention in the Río de la Plata, 1838-50* (Univ. of Pennsylvania Press, 1929).

Caio de Freitas, *George Canning e o Brasil* (2 vols., Rio de Janeiro, 1958).

Calógeras, João Pandiá, *Formação Histórica do Brasil* (Rio de Janeiro, 1930). Tradução inglesa, *A History of Brazil* ed. Percy Alvin Martin (Univ. of North Carolina Press, 1939).

A Política Exterior do Império (2 vols., Rio de Janeiro, 1927-8).

Da Regência à Queda de Rosas (São Paulo, 1933).

O Marquês de Barbacena (São Paulo, 1932).

Cambridge History of the British Empire, vol., II. *The Growth of the New Empire, 1783-1870* eds. J. Holland Rose, A. P. Newton, E. A. Benians (Cambridge, 1940).

Cardoso, Fernando Henrique, *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional* (São Paulo, 1962).

Cardoso, Vicente Licínio, *À margem da história do Brasil* (*Livro póstumo*), (São Paulo, 1933).

Carneiro, Davi, *A História do Incidente* Cormoran (Curitiba, 1950).

Carneiro, Edison, *Ladinos e Crioulos. Estudos sobre o Negro no Brasil* (Rio de Janeiro, 1949).

Carneiro, José Fernando, *Imigração e colonização no Brasil* (Rio de Janeiro, 1949).

Cesarino Júnior, Antônio Ferreira, "A intervenção da Inglaterra na supressão do tráfico de escravos africanos para o Brasil", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, XXXIV (1938), págs. 145-66.

Clowes, *Sir* W. L., *The Royal Navy. A History from the Ealiest Times to the Present* (Londres, 1903), vol. VI.

Corwin, Arthur F., *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886* (Univ. of Texas Press, 1967).

Coupland, R., *The British Anti-Slavery Movement* (Londres, 1933).
William Wilberforce (Oxford, 1923).
Cruz Costa, João, *Contribuição à história das idéias no Brasil* (*O desenvolvimento da filosofia no Brasil e a evolução histórica nacional*) (Rio de Janeiro, 1956). Tradução inglesa, *A History of Ideas in Brazil* (Univ. of California Press, 1964).
Curtin, Philip D., e Vansina, Jan, "Sources of the Nineteenth Century Atlantic Slave Trade", *Journal of African History*, V (1964), págs. 185-208.
Davidson, Basil, *Black Mother* (Londres, 1961).
Deerr, Noel, *The History of Sugar* (2 vols., Londres, 1949-50).
Dias Tavares, Luís Henrique, "As Soluções Brasileiras na Extinção do Tráfico Negreiro" *Journal of Inter-American Studies*, IX (1967), págs. 367-82.
Dike, K. Onuwuka, *Trade and Politics in the Niger Delta, 1830-85* (Oxford, 1956).
Dornas Filho, João, *A escravidão no Brasil* (Rio de Janeiro, 1939).
DuBois, W. E. Burghadt, *The Suppression of the African Slave Trade to the U.S.A., 1638-1870* (Harvard, 1896).
Ducasse, André, *Les Négriers, ou le Trafic des Esclaves* (Paris, 1948).
Duffy, James, *Portuguese Africa* (Harvard, 1959).
A Question of Slavery. Labour Policies in Portuguese Africa and the British Protest, 1850-1920 (Oxford, 1967).
Duignan, Peter e Clendenen, Clarence, *The United States and the African Slave Trade, 1619-1862* (The Hoover Institution on War, Revolution and Peace, Stanford, 1963).
Duque Estrada, Osório, *A Abolição, 1831-88* (Rio de Janeiro, 1919).
Ferns, H. S., *Britain and Argentina in the Nineteenth Century* (Oxford, 1960).
Fischer, Hugo, "The Suppression of Slavery in International Law", *International Law Quarterly*, III (1950), págs. 28-51, 503-22.
Fladeland, Betty, "Abolitionist Pressures in the Concert of Europe, 1814-22", *Journal of Modern History*, XXXVIII (1966), págs. 355-373.
Forjaz, Djalma, *O Senador Vergueiro* (São Paulo, 1924).

Freire, Gilberto, *Casa-Grande e Senzala* (8ª ed., 2 vols., Rio de Janeiro, 1954). Tradução inglesa, *The Masters and the Slaves* (2ª ed., Nova York, 1956).

Sobrados e Mocambos (2ª ed., 3 vols., Rio de Janeiro, 1951). Tradução inglesa, *The Mansions and the Shanties* (Nova York, 1963).

Furtado, Celso, *Formação Econômica do Brasil* (Rio de Janeiro, 1959). Tradução inglesa, *The Economic Growth of Brazil* (Univ. of California Press, 1963).

Fyfe, Christopher, *A History of Sierra Leone* (Londres, 1962).

Sierra Leone Inheritance (Londres, 1964).

Gallagher, J., "Fowell Buxton and the New African Policy, 1838-42", *Cambridge Historical Journal*, X (1950), págs. 36-58.

Gomes, Alfredo, "Achegas para a história do tráfico africano no Brasil. Aspectos Numéricos". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro,* IV Congresso de História Nacional (1949), vol. V, págs. 25-75.

Goulart, Maurício, *Escravidão Africana no Brasil: Das origens à extinção do tráfico* (São Paulo, 1950).

Gouveia, Maurílio de, *História de escravidão* (Rio de Janeiro, 1955).

Graham, G. S., *Great Britain in the Indian Ocean. A Study of Maritime Entreprise, 1810-1850* (Oxford, 1967).

Graham, Richard, "Causes for the Abolition of Negro Slavery in Brazil: A Interpretive Essay", *Hispanic American Historical Review*, XLVI (1966), págs. 123-37.

Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914 (Cambridge, 1968).

Hammond, R. J., *Portugal and Africa, 1815-1910: a study in uneconomic imperialism* (Stanford, 1966).

Hancock, W. K., *Survey of British Commonwealth Affairs* (Londres, 1942), vol. II.

Haring, C. H., *Empire in Brazil* (Harvard, 1958).

Hill, Lawrence F., Diplomatic Relations between the United States and Brazil (Duke Univ. Press, 1932).

"The Abolition of the African Slave Trade to Brazil", *Hispanic American Historical Review*, XI (1931), págs. 169-97.

História Geral da Civilização Brasileira, ed. Sérgio Buarque de Holanda: I i *A Época Colonial, Do Descobrimento à Expansão Territorial* (São Paulo, 1960); I ii *A Época Colonial. Administração, Economia, Sociedade* (São Paulo, 1960); II i *O Brasil Monárquico. O Processo de Emancipação* (São Paulo, 1962); II ii *O Brasil Monárquico. Dispersão e Unidade* (São Paulo, 1964); II iii *O Brasil Monárquico. Reações e Transações* (São Paulo, 1967).

Howard, Warren S., *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862* (Univ. of California Press, 1963).

Ianni, Otávio, *As metamorfoses do escravo: apogeu e crise da escravatura no Brasil meridional* (São Paulo, 1962).

Jackson, M. V., *European powers and South East Africa 1796-1856* (Londres, 1942).

Johnson, Douglas, *Guizot: Aspects of French History, 1787-1874* (Londres, 1963).

Jones, W. D., *Lord Aberdeen and the Americas* (University of Georgia, 1958).

"The Origins and Passage of Lord Aberdeen's Act", *Hispanic American Historical Review*, XLII (1962), págs. 502-20.

King, J. F., "The Latin American Republics and the Suppression of the Slave Trade", *Hispanic American Historical Review*, 1944, págs. 387-411.

Klingberg, F. J., *The Anti-Slavery Movement in England* (New Haven, 1926).

Lewis, Michael, *The Navy in Transition. A Social History, 1814-64* (Londres, 1065).

Lira, Heitor, *História de Dom Pedro II* (3 vols., São Paulo, 1938-40).

Livermore, H. V., *A New History of Portugal* (Cambridge, 1967).

Lloyd, Christopher, *The Navy and the Slave Trade* (Londres, 1949).

Lopes, Edmundo Correia, *A Escravatura: Subsídios para a sua história* (Lisboa, 1944).

Macdonagh, Oliver, "The Anti-Imperialism of Free Trade", *Economic History Review* 2ª série, XIV (1962), págs. 489-501.

Macedo, Sérgio T. D. de, *Apontamentos para a história do tráfico negreiro no Brasil* (Rio de Janeiro, 1942).

Manchester, Alan K., *British Preeminence in Brazil: Its Rise and Decline* (Univ. of North Carolina Press, 1933).

"The Rise of Brazilian Aristocracy", *Hispanic American Historical Review*, XI (1931), págs. 1454-68.

"Paradoxical Pedro: First Emperor of Brazil", *Hispanic American Historical Review*, XII (1932), págs. 176-88.

"The Recognition of Brazilian Independence", *Hispanic American Historical Review*, XXXI (1951), págs. 80-96.

Mannix, Daniel P., e Cowley, Malcolm, Black Cargoes. *A History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865* (Londres, 1963).

Martin, Percy, "Slavery and Abolition in Brazil", *Hispanic American Historical Review*, XIII (1933), págs. 151-96.

Mathieson, W. L., *Great Britain and the Slave Trade, 1839-1865* (Londres, 1929).

Mellor, G. R., *British Imperial Trusteeship, 1783-1850* (Londres, 1951).

Moraes, Evaristo de, *A escravidão africana no Brasil: Das origens à extinção* (São Paulo, 1933).

"A escravidão – da supressão do tráfico à Lei Áurea", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo Especial (1922), vol. III, págs. 243-313.

Morrell, W. P., *British colonial policy in the age of Peel and Russell* (Oxford, 1930).

Morse, Richard, *From Community to Metropolis. A biography of São Paulo, Brazil* (Gainesville, 1958).

Nabuco, Joaquim, *Um Estadista do Império, Nabuco de Araújo: Sua Vida, Suas Opiniões, Sua Época* (2ª ed., 2 vols., São Paulo, 1936).

Nelson, B. H., "The Slave Trade as a Factor in British Foreign Policy, 1815-62", *Journal of Negro History*, XXVII (1942), págs. 192-209.

New, C. W., *Henry Brougham (to 1830)* (Londres, 1961).

Newbury, C. W., *The Western Slave Coast and its Rulers* (Oxford, 1962).

Oliveira Lima, Manuel de, *Dom João VI no Brasil, 1808-1821* (2ª ed., 3 vols, Rio de Janeiro, 1945).

O Movimento da Independência, 1821-22 (São Paulo, 1922).

História Diplomática do Brasil. O Reconhecimento do Império, 1822-27 (Rio de Janeiro, 1902).

Pádua, Ciro T. de, "Um capítulo da história econômica do Brasil", *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, XI (1945), págs. 135-90.

Palmer, T. W., "A Momentous Decade in Brazilian Administrative History, 1831-40", *Hispanic American Historical Review*, XXX (1950), págs. 209-17.

Pierson, D., *Negroes in Brazil: a study of race contact at Bahia* (Chicago, 1942).

Prado Júnior, Caio, *Formação do Brasil Contemporâneo (Colônia)* (5ª ed., São Paulo, 1957). Tradução inglesa, *The Colonial Background of Modern Brazil* (Univ. of California Press, 1967).

Evolução Política do Brasil e Outros Estudos (2ª ed., São Paulo, 1957).

História Econômica do Brasil (6ª ed., São Paulo, 1959).

Ramos, Artur, *O Negro na Civilização Brasileira* (Rio de Janeiro, 1956).

Redford, A., *Manchester Merchants and Foreign Trade, 1794-1858* (Manchester, 1934).

Rice, E. Duncan, "Critique of the Eric Williams Thesis: The Anti-Slavery Interest and Sugar Duties, 1841-53" em *The Transatlantic Slave Trade from West Africa* (Centre of African Studies, Univ. of Edinburgh, 1965), págs. 44-60.

Rodrigues, José Honório, *Brasil e África: Outro horizonte* (2ª ed., 2 vols., Rio de Janeiro, 1964). Tradução inglesa, *Brazil and Africa* (Univ. of California Press, 1965).

"The Foundations of Brazil's Foreign Policy", *International Affairs*, XXXVIII (1962), págs. 324-38.

Rodrigues, Raimundo Nina, *Os Africanos no Brasil* (Rio de Janeiro, 1932).

Rose, J. Holland, *Man and the Sea* (Cambridge, 1935).

"The Royal Navy and the Suppression of the West African Slave Trade", *Mariner's Mirror*, XXII (1936), págs. 54-64, 162-171.

Ross, David A., "The Career of Domingo Martínez in the Bight of Benin, 1833-64", *Journal of African History*, VI (1965), págs. 79-90.

Sayers, R. S., *The Negro in Brazilian Literature* (Nova York, 1956).

Schuyler, R. L., *Fall of the old colonial system – a study in free trade* (Nova York, 1945).

Senior, W., *Naval History in the law courts* (Londres, 1927).

Siqueira, Sônia Aparecida, "A Escravidão negra no pensamento do bispo Azeredo Coutinha. Contribuição ao estudo da mentalidade do último inquisidor geral", *Revista de História* (São Paulo) XXVII (1963), nº 56, págs. 349-65, XXVIII (1964), nº 57, págs. 141-76.

Soares de Sousa, José Antônio, *A Vida do Visconde do Uruguai, 1807-66* (Rio de Janeiro, 1945).

"Documentação para uma Tese sobre o Tráfico de Escravos", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 219 (abril-junho de 1953), págs. 266-86.

Sodré, Nelson Werneck, *As Razões da Independência* (Rio de Janeiro, 1965).

História da Burguesia Brasileira ((Rio de Janeiro, 1962).

Soulsby, H. G., *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo-American Relations, 1814-62* (Baltimore, 1933).

Sousa, Otávio Tarquínio de, *Bernardo Pereira de Vasconcelos e seu Tempo* (Rio de Janeiro, 1937).

José Bonifácio, 1763-1838 (Rio de janeiro, 1935).

Sousa Viana, Manuel Álvaro de, "O Tráfico e a Diplomacia Brasileira", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo Especial, 1914, Parte V, págs. 537-64.

Stein, Stanley, J., *The Brazilian Cotton Manufacture, 1850-1950* (Harvard, 1957).

Vassouras, a Brazilian Coffee County, 1850-1900 (Harvard, 1957).

"The Historiography of Brazil, 1808-1889", *Hispanic American Historical Review*, XL (1960), págs. 234-78.

Taunay, Affonso dÉscragnolle, *História do café no Brasil* (Rio de Janeiro, 1939-43).

Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil (São Paulo, 1941).

"Notas sobre as últimas décadas do tráfico" *Mensário do Jornal do Comércio*, (Rio de Janeiro) 24 de julho de 1938, III, i, págs. 115-19.

"As últimas décadas do tráfico", *Mensário*, 31 de julho de 1938, III, i, págs. 181-4.

"Cessão do Tráfico", *Mensário*, 7 de agosto de 1938, III, ii, págs. 295-9.

Temperley, H. V., *The Foreign Policy of Canning, 1822-7* (Londres, 1925).

Valadão, Alfredo, *Eusébio de Queirós e os centenários do Código Comercial, do Regulamento 737 e da Supressão do Tráfico Africano* (Rio de Janeiro, 1951).

Verger, Pierre, *Les Afro-Américains: Influence du Brésil au Golfe du Bénin* (Institut Français dÁfrique Noire, Ifan- Dacar, 1953).

Bahia and the West African Trade, 1549-1851 (Ibadan Univ. Press para o Institute of African Studies, 1964).

Viana Filho, Luís, *O Negro na Bahia* ((Rio de Janeiro, 1946).

Viotti da Costa, Emília, *Da Senzala à Colônia* (São Paulo, 1966).

Wanderley Pinho, José, *Cotegipe e Seu Tempo: Primeira Fase, 1815-1867* (São Paulo, 1937).

Webster, *Sir* Charles k., *The Foreign Policy of Castlereagh, 1812-15* (Londres, 1931).

The Foreign Policy of Castlereagh, 1815-22 (2ª ed., Londres, 1934).

The Foreign Policy of Lord Palmerston, 1830-41 (2 vols., Londres, 1951).

Williams, E., "Laissez faire, sugar and slavery", *Political Science Quarterly*, LVIII (1943), págs. 67-85.

Capitalism and Slavery (Univ. of North Carolina Press, 1944).

Williams, M. V., "The Treatment of Negro Slaves in the Brazilian Empire. A comparison with the United States", *Journal of Negro History*, XV (1930), págs. 313-36.

Wilson, Howard H., "Some Principal Aspects of British Efforts to crush the African slave trade, 1807-1929", *American Journal of International Law*, XLIV (1950), págs. 505-26.

C. TESES NÃO PUBLICADAS

Gavin, R. G., "Palmerston's policy towards East and West Africa, 1830-1865" (Doutorado, Universidade de Cambridge, 1958).

Herrington, E. I., "British measures for the suppression of the slave trade from the West Coast of Africa, 1807-1833" (Mestrado, Universidade de Londres, 1923).

Murray, D. R., "Britain, Spain and the slave trade to Cuba, 1807-1845" (Doutorado, Universidade de Cambridge, 1967).

Pilgrim, Elsie I., “Anti-slavery sentiment in Great Britain, 1841-54; its nature and its decline; with special reference to its influence upon British policy towards its former slave colonies” (Doutorado, Universidade de Cambridge, 1952).

Pryor, A. J., “Anglo-Brazilian Commercial Relations and the Evolution of Brazilian Tariff Policy, 1822-50” (Doutorado, Unversidade de Cambridge, 1965).

Índice Onomástico

C

D

E

F

J

K

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

U

V

W